

भारत सरकार  
GOVERNMENT OF INDIA  
राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता ।  
NATIONAL LIBRARY, CALCUTTA.

वर्ग संख्या

Class No

पुस्तक संख्या

Book No

श्री० पु० / N L 38

MOIP (K&R Unit), Sent.—812—18 LNL/75—5-11-75—40 000

*Mat*

*894.812.8*

*M1445a*

भारत सरकार  
GOVERNMENT OF INDIA

राष्ट्रीय पुस्तकालय  
NATIONAL LIBRARY

कलकत्ता  
CALCUTTA

अंतिम अंकित दिनांक वाले दिन यह पुस्तक पुस्तकालय से ली गई थी । दो सप्ताह से अधिक समय तक पुस्तक रखने पर प्रतिदिन 6 पैसे की दर से विलम्ब शुल्क लिया जायगा ।

This book was taken from the Library on the date last stamped. A late fee of 6 P. will be charged for each day the book is kept beyond two weeks.


---

रा० पु०-४४/N.L.-४४.

MOIP Sent.—12 NL (Spl/76)—(Sty/SP-F/1/7581/24-11-75)—3-7-76—40,000.

അപകടം  
എന്റെ സഹയാത്രികൻ

---

 -

(Malayalam)

# **Apakatam Ente Sahayatrikan**

**By V. K. MADHAVANKUTTY**

**First Published July 1975**

**PRINTED AT INDIA PRESS, KOTTAYAM**

**Price Rs. 4.50**

**Copyright:**

**V. K. Madhavankutty**

**Publishers:**

**Sahitya Pravarthaka Co-operative  
Society Ltd., Kottayam, Kerala State, India**

**Sales Department:**

**NATIONAL BOOK STALL**

**KOTTAYAM - TRIVANDRUM - ERNAKULAM - CANNANORE  
TRICHUR - PALGHAT - QUILON - KOZHIKODE - ALLEPPEY**



# അപകടം എന്റെ സഹയാത്രികൻ

വി. കെ. മാധവൻകുട്ടി

പ്രസാധകൻ  
സാഹിത്യപ്രവർത്തക സഹകരണസംഘം

---

നാഷണൽ ബുക്ക്സ്റ്റാൾ

കോട്ടയം

വില രൂ. 4.50

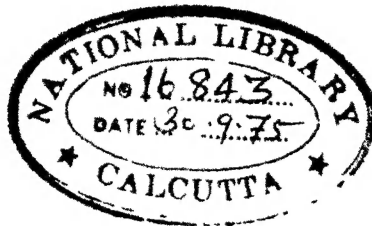
Delivery of books  
29 SEP 1975

വി. കെ. മാധവൻകുട്ടിയുടെ കൃതികൾ

അപകടം ഏറെ സഹയാത്രികൻ  
ഈശ്വരൻ സ്വന്തം ലേഖകനോടു സംസാരിക്കുന്നു  
ഒരു യാത്ര—കിഴക്കൻ ജർമ്മനിയിലും യൂറോപ്പിലും  
ധർമ്മക്ഷേത്രം

SHELF LISTED

1  
896 512 9  
M1445 a



S9118

B2029

14/75-76

1-2000

MF 16

ഒരപകടത്തിൽപ്പെടുക, അത് ഒരു വിമാനാപകടമാവുക, അതിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെടുക, എന്നതു വലിയ ഒരു കാര്യമാണ്. അതിനു രാഷ്ട്രീയപ്രാധാന്യമുണ്ടാകുക എന്നുകൂടി വരുമ്പോൾ അതു കൂടുതൽ വലിയ ഒരു കാര്യമാകുന്നു. അങ്ങനെ ഒരപകടത്തിൽപ്പെടാനും അതുതകരമായി രക്ഷപ്പെടാനും സാധിച്ചത് ഒരു വലിയ ഭാഗ്യമായി കരുതുന്നു. പലക്കും നിഷേധിക്കപ്പെടുന്ന ഒരനുഭവത്തിലൂടെ ജീവിക്കുക എന്നത് ഒരു പരമ്പ്രവർത്തികണെന്ന നിലയ്ക്കു പ്രത്യേകിച്ചും അസുയാവഹമായ ഒരു നേട്ടമാണ്.

“നിങ്ങൾക്കു” ഇനിയെങ്കിലും ‘മിറാക്കിൾ സിൽ’ വിശ്വസിച്ചുകൂടേ?” എന്ന് ഒരു പരിചിതൻ ഏഴുതിച്ചോദിച്ചു. ഒരു ഇടതുപക്ഷസുഹൃത്തു പറഞ്ഞു, “രക്ഷപ്പെട്ടതുകാണു” വിധിക്കു സർട്ടിഫിക്കറ്റുകളൊന്നും കൊടുത്തുപോകരുത്” എന്നും. എന്തായാലും വലിയ ഒരു സംഭവത്തിന്നു ദുർസാക്ഷിയാവാൻ, അതിൽ പങ്കുകൊള്ളാൻ സാധിച്ചതാണു വലിയ കാര്യം.

ഇതിനെക്കുറിച്ചു ദീഘമായി എന്തെങ്കിലും ഏഴുതാൻ പറ്റുമെന്ന് ആദ്യമൊന്നും തോന്നിയിരുന്നില്ല. ഏതാനും സെക്കൻറുകൾ മാത്രം നീണ്ടുനിന്ന അനുഭവത്തേക്കുറിച്ചു പലരോടു പറയുകയും, സമയം കടന്നു പോകുകയും ചെയ്തപ്പോൾ ചില ആശയങ്ങളൊക്കെ രൂപമെടുത്തു. എന്നിങ്ങ കൂട്ടുകാരനായുള്ള അപകടഭയം, ചിരകാലമായി അവനുമായുള്ള സംസ്കൃതകാരണം അവനെ കൂട്ടാക്കണമെന്നില്ല എന്ന നിലപാട്, എങ്കിലും എന്നെ പിൻതുടരാനുള്ള അവസരങ്ങൾ കൊടുക്കുക, അവസാനം ആകാശത്തു് ഒരേറ്റുമുട്ടൽ നടക്കുക എന്നിവക കാര്യങ്ങൾ പ്രതിപാദ്യങ്ങളാണെന്നു തോന്നി. ആകാശത്തുവെച്ചു് ഒരേറ്റുമുട്ടൽ നടന്നശേഷം തോന്നി ഇനി ഇവനെ പേടിക്കാനില്ല.

ഞാൻ അപകടഭീതിയെ അതിജീവിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന്. പക്ഷേ, പിന്നീട് യാത്രചെയ്യുമ്പോഴും അപൻ എന്റെ പുറകിലുള്ള അനുഭവമാണ്. അന്വേഷണത്തിന്റെയും അപകടത്തെത്തുടർന്നുണ്ടായ സംഭവവികാസങ്ങളുടെയും രാഷ്ട്രീയസ്വഭാവമാണോ ഇതിനു കാരണം എന്നും തോന്നിയിട്ടുണ്ട്. ഈ ഭാഗങ്ങളെ സ്പർശിക്കുന്ന ഏതാനും വിവരങ്ങളാണ് ഈ കൊച്ചു പുസ്തകത്തിൽ.

യാത്രചെയ്യാൻ എനിക്കു യോഗ്യമല്ല; ഇഷ്ടവുമാണ്. ഇരതും അനുഭവങ്ങൾ അന്വേഷിച്ചു നടക്കാറില്ല. പക്ഷേ, അവ കിട്ടുമ്പോൾ അത് മറുഭൂമിയിലായിരിക്കാൻ എപ്പോഴും സാധിക്കണം എന്നു മാത്രമേ ആഗ്രഹമുള്ളൂ.

തൃശ്ശൂർ, 1974

വി. കെ. മാധവൻകുട്ടി

### അദ്ധ്യായങ്ങൾ

1. തമ്മിലൊരു ധാരണ
2. വിധികളുടെ ആകത്തുക
3. "അതു് യൌകരമായി കത്തിയെരിയുകയാണു്..."
4. 'സഹയാത്രിക'ന്റെ സഹായം
5. ആകാശത്തിലെപ്പോലെ ഭൂമിയിലും
6. ചോദ്യങ്ങൾ അവശേഷിക്കുന്നു
7. ഒരു സൂര്യത്തിന്റെ അനുഭവങ്ങൾ
8. 'സഹയാത്രികൻ' വീണ്ടും

## 1. തമ്മിലൊരു ധാരണ

ഏകദേശം എപ്പോഴും അപകടത്തിന്റെ കാലൊച്ച പിന്നിൽ കേൾക്കുന്നു എന്നൊരു തോന്നൽ എനിക്കു പണ്ടു തുടങ്ങിയതാണ്. സ്കൂളവിട്ട ചിറവരമ്പിലൂടെ വീട്ടിലേക്കു നടക്കുമ്പോഴും, സൈക്കിളു ചവിട്ടുമ്പോഴും, കാരോടിക്കുമ്പോഴും, പറക്കുമ്പോഴും അപകടം സഹയാത്രികനാണ്.

ആപ്പിസിലിരിക്കുമ്പോൾ നടക്കാൻ തുടങ്ങിയ കട്ടി വരാത്തയുടെ വക്കത്തു ചെന്നു വീഴുമോ എന്നു തോന്നും. ഉടൻ ഇരിക്കുന്ന കസാലയുടെ കൈയിൽ പിടിക്കും. ഭാര്യ ഇന്നു നൈലോൺസാരിയാണല്ലോ ഉടുത്തിരിക്കുന്നത്. അടുക്കളയിൽ ചെന്നാൽ തീപിടിക്കുവാൻ ഇടയില്ലേ എന്നു പെട്ടെന്നൊരു സംശയം. അപ്പോൾ പങ്കു നിറത്തും. കാരോടിക്കുമ്പോൾ ആരുടെയെങ്കിലും മേലെ കേറുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷങ്ങളുണ്ടാകുമോ എന്നു ധ്വജപ്പടം. വിജനമായ റോഡിലാണെങ്കിലും ഉടൻ ബ്രേക്കിടും. മറ്റുള്ളവർ കാരോടിക്കുമ്പോൾ ഞാൻ ബ്രേക്കിടുകയും ഹോണടിക്കുകയും പതിവുണ്ട്. ഓടിക്കുന്ന ആളുടെ ക്ഷമ നശിപ്പിക്കുന്നവിധത്തിൽ അപകടത്തെപ്പറ്റിയുള്ള താക്കീതുകൾ നല്ലതും ചെയ്യാറുണ്ട്, ഇപ്പോഴും. വിമാനത്തിൽ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ ശബ്ദവ്യത്യാസങ്ങൾ വരുമ്പോഴൊക്കെയും ഇതു പൊട്ടിവിഴാൻ പോകുന്നു എന്നു വിചാരമാണ്. ഈ യാത്രകളിൽ ഒരിക്കലും ഞാൻ ഉറങ്ങാറില്ല. രാവിലെ ഷേവ് ചെയ്യുമ്പോൾ ബ്ലെയിഡുകൊണ്ടു കഴുത്തു മുറിയുമോ എന്നു ശങ്കിക്കും. ഷോക്ക് അടിക്കുമോ എന്നുള്ള വിചാരംകൊണ്ടു ഇലക്ട്രിക്ഷേവർ

ഉപയോഗിക്കാമല്ല. എത്ര ഉഷ്ണമുണ്ടെങ്കിലും വാതിലു കളം ജനാലകളും ദ്രോമായി അടച്ചു ഉറങ്ങുക പതിവുള്ളു. ആരെങ്കിലും അതിലൂടെ കയറിവന്നാലോ? ഉറങ്ങുന്നതി നുമുൻപു തലയണ പൊക്കിനോക്കും. കട്ടിലിനടിയിലും നോക്കും. തലയണയ്ക്കടിയിൽ പാമ്പിനും, കട്ടിലിനടി യിൽ കള്ളനും വന്നിരുന്നുവുണ്ടെന്നില്ലല്ലോ! തോക്കുകൾ കൈകൊണ്ടു പെരുമാറുന്നത് ഇഷ്ടമല്ല. പെരുമാറുന്നവർ അതുകൊണ്ട് അടുത്തുവരുന്നതും നമ്പ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്നു. കഴിയുന്നതും തോണിയിൽ യാത്രചെയ്യാറില്ല. പേടിയുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വെള്ളം മുന്നിൽ നില്ക്കുന്നു.

യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ മാത്രമല്ല ഈ തോണിൽ, ഹോ തിരിന് അസുഖം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ 'സഹയാത്രികൻ' കുറേക്കൂടി എന്നോടു ചേർന്നുനില്ക്കുന്നു എന്നു തോന്നും. എന്നാൽ ഒരു കാര്യം ഉടി ഇവിടെ പറയാതെ രഹമില്ല. ചിരകാലസഹവർത്തിത്വംകാരണം സഹയാത്രികനും ഞാനും തമ്മിൽ ഒരു ധാരണയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അവസാന നിമിഷത്തിൽ അവൻ എന്നെ രക്ഷിക്കും. അപകടമാണെങ്കിലും വിട്ടുമാറാത്ത കൂട്ടുകാരനല്ലേ? ഈ ധാരണ ഒരു ആത്മവിശ്വാസം എന്നിലുളവാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് ഒരു പുതിയ മനോധൈര്യവും നല്കിയിട്ടുണ്ട്.

ഇത്തരം പേടികൾ—ഫോബിയകൾ—ഉണ്ടാകാൻ കാരണങ്ങളുണ്ട്. അവ വെറും ഭാവന പടച്ചതല്ല. അറി വുകേടിന്റെ ഫലങ്ങളുമല്ല, സൃഷ്ടികളുമല്ല. അവ ഓരോ ന്നിനും ഓരോ സംഭവവുമായി ബന്ധമുണ്ടെന്നു കാണാം. ഏനിക്ക് അകന്ന ചാലിയിൽ ഒരു അമ്മാവനുണ്ടായിര ന്നു. നായാട്ടിൽ താല്പര്യമുള്ള അമ്മാവൻ ഒരിക്കൽ തോക്കു തുടച്ചു വൃത്തിയാക്കുമ്പോൾ അറിയാതെ വെടി പൊട്ടി. ഇങ്ങനെയിവിടെ കിടന്ന ആറുമാസം പ്രായംവരുന്ന കട്ടി യ്ക്കു തലയ്ക്കു മിതെയാണു് ഉണ്ടു പാഞ്ഞുപോയതു്. ആ സംഭവം ഏനിക്കൊരു നടുക്കും ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. ആ നടുക്കത്തിന്റെ അംശങ്ങളായിരിക്കും തോക്കു കാണു മ്പോൾ അപകടത്തെപ്പറ്റി എന്നെ ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നത്. അടുക്കളയിൽ ക്ഷേണം പാകംചെയ്യുമ്പോൾ സാരിക്കു

അക്വീട്ടീച്ച സ്നേഹിതന്റെ ഭാര്യയുടെ മരണം ഭാരണമായിരുന്നു. അന്നുതന്നെ എന്റെ പേടിപ്പിക്കുന്ന ഒരു വസ്തുവായി മാറി. ഭയങ്കരമായ കാര്യം മഴയ്ക്കും മുൻപെത്തോണി അക്കരെയെത്തിക്കുമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് ഒരിക്കൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർകടവിൽ തോണി കയറിയത്. നടുപ്പത്തിൽ മഴ മുന്നിലെത്തി. തോണിക്കാരനടക്കം എല്ലാവരും വെപ്പാളം. ഞാൻ നിശ്ശബ്ദൻ. സ്ത്രീകൾക്കു കരച്ചിൽ. അക്കരെയെത്തിയപ്പോൾ പലരും പുനർജന്മപ്രതീതി. രക്ഷപ്പെട്ടതു വലിയ ഒരു അപകടത്തിൽ നിന്നായിരുന്നു എന്നു തോന്നലും, വെള്ളത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ഭയവും ബാക്കി. ഒരു സഹപ്രവാസികന്റെ ഭാര്യ ബ്ലെയിഡ് എടുത്തു പെരുമാറി കൈ മുറിച്ചു അപകടത്തിലായി. വളരെ ശ്രദ്ധയോടെ മാത്രമേ ഞാൻ ബ്ലെയിഡ് കൈകാര്യം ചെയ്യാറുള്ളൂ. വിദ്യുച്ഛക്തികൊണ്ടു പരിചയിച്ച പഴക്കമില്ലാത്തകാലത്തു് ആദ്യമായി പട്ടണത്തിൽ പോയപ്പോൾ പ്ലഗ്ഗിന്റെ രണ്ടു പിന്നുകൾ പിടിച്ചുകൊണ്ടായിരുന്നു വിളക്കിടാൻ ശ്രമിച്ചതു്. ഷോക്കിനെക്കുറിച്ച് അന്നുണ്ടായ ധാരണ ഇപ്പോൾ വിദ്യുച്ഛക്തിയെക്കുറിച്ചുള്ള ഭയമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. സ്കൂളിൽ പഠിക്കുന്നകാലത്തു് ഒരു കാലക്കുഴപ്പമാണെന്നു കരുതി റോഡിൽനിന്നു പെറുക്കിയെടുത്തതു് ഒരു പച്ചപ്പാമ്പായിരുന്നു. പാമ്പുകളെക്കുറിച്ചുള്ള പേടിയുടെ മനശ്ശാസ്ത്രം മനസ്സിലായില്ലേ. ഭാര്യയ്ക്കു് പക്ഷ അതിവേഗത്തിൽ കുറങ്ങണം. പതുക്കെ മതിയെന്നു് എന്റെ മിതശീലം. അതു് ഞെട്ടാറു വീഴുമോ എന്നു പേടിക്കുകൊണ്ടാണ്. ഈ 'പക്ഷപ്പെരുത്ത'മില്ലായ്മയുടെ അടിസ്ഥാനകാരണം എവിടെയോ, ആരുടെയോ മേൽ പക്ഷ ഇങ്ങനെ പൊട്ടിവിടുന്നതാണ്.

സൈക്കിളിൽനിന്നു മോട്ടോർകാരിലേക്കും, ജനതാ കെയിനിൽപ്പെട്ടു മൂന്നാംക്ലാസ്സിൽനിന്നു് വിമാനത്തിലുള്ള യാത്രയിലേക്കുള്ള മാറ്റം വളരെപ്പതുക്കെയായിരുന്നു. ഈ കുറ്റത്തിന്റെ എല്ലാ ഘട്ടത്തിലും അനുഭവങ്ങൾ ധാരാളമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നല്ല തണുപ്പുകാലത്തു് ഒൽഹിയിൽ



രാത്രി പത്തുമണിക്കു സൈക്കിളിൽ പോകുകയായിരുന്നു. തണുപ്പിന്റെ ശക്തി ആരെയും ഒരു മുളിപ്പാട്ടെങ്കിലും പാടിക്കൊതിയിരിക്കില്ല. ശൈത്യധികൃത്താലും പാട്ടിലെ കവിതയുടെ ഭംഗിയിലും റോഡിൽനിന്നു ശ്രദ്ധ ചിതറിപ്പോയി. സൈക്കിൾ എവിടെയോ തട്ടി വീണു. നാന്നൂററിനാലു വാട്ട്—അപകടം എന്ന ബോർഡും തലയോട്ടു വിലങ്ങനെ വെച്ചു കൈയെല്ലുകളുടെ അടയാളവും മുൻപിൽ. വിദ്യുച്ഛക്തി കേബിൾ നന്നാക്കാൻ വേണ്ടി കഴിച്ച കഴിയുടെ ഉള്ളിൽ സൈക്കിൾ. നടുറോഡിൽ കപിതൻ ഞാൻ 'കഴിയിൽ വീണിരുന്നെങ്കിൽ രക്ഷയുണ്ടാവില്ലായിരുന്നു സാഹസ്യം,' എന്നു പണിക്കാരൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തി. കാച്ചനോം സൈക്കിളും ഉന്തി നടക്കാനേ കഴിഞ്ഞുള്ളൂ.

സൈക്കിൾ മാറി. ഓട്ടോസൈക്കിളിലായി യാത്ര. അത് ഓടിക്കാൻ പഠിച്ച് അധികദിവസമായിട്ടില്ല. സ്വയം ഒരു പ്രാധാന്യ വന്നപ്പോലെ തോന്നി. അതോടു കൂടി ഒരു ഗമയും. താമസിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നു നല്ല വേഗത്തിൽ നഗരമധ്യത്തിലേക്കു വരുകയായിരുന്നു. ഓഫീസ് സിഗ്നൽ ചുവപ്പായിരുന്നതുകൊണ്ട് വണ്ടി നിർത്തി. സിഗ്നൽ പച്ചയായപ്പോൾ മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. കറുകയുള്ള റോഡിൽനിന്നു ചുവപ്പുസിഗ്നൽ ഉണ്ടായിട്ടും ഒരു സ്ട്രീ കാറ്റുമായി മുന്നോട്ടു വന്ന് എന്തെങ്കിലും ഞാൻ താഴെ. ഓട്ടോസൈക്കിളിന്റെ മുൻപകം കാറിനടിയിൽ, ജനങ്ങൾ ചുറ്റുപാടും. സ്ട്രീക്കു സ്ഥലം വിടാൻ ശ്രമിയും. 'ആപ് സിന്താ ഹൈ' (നിങ്ങൾ ജീവിച്ചിരിക്കുന്നു?)—ഒരു സർക്കാർജി കൂട്ടത്തിൽനിന്നു ചോദിച്ചു. സ്ട്രീക്കു മൗനം. എറിക്കു വേദന. ഒന്നും പറയാതെ വാഹനം പൊക്കിയെടുത്തു ഞാൻ ഗതാഗതത്തിന്നു റോഡ് ഒഴിച്ചുകൊടുത്തു.

പിന്നത്തെ വാഹനം സ്കൂട്ടറായിരുന്നു. അത് മെട്ടിച്ചുരുട്ടിയപ്പോഴേക്കും ഭാവനയുടെ ഓട്ടവും പലവഴി ക്കായിത്തുടങ്ങി. എന്തെങ്കിലും ഭാരംകൂടിയ വല്ലവരും പിൻസീറ്ററിലിരുന്നാൽ ഇതു മേല്പോട്ടു പോകുമോ എന്നു

വെള്ള തൊന്നിയിട്ടുണ്ട്. ഒരുദിവസം സ്നേഹിതനെ കാണാൻ പോകുകയായിരുന്നു. വരാന്തയിൽ അവൾ കാത്തുനില്ക്കുകയായിരുന്നു. അവരുടെ വീടിന്റെ മുൻപിൽ വെളിച്ചം മുൻപ്രാവശ്യം വട്ടംകുറഞ്ഞു. എന്താണീ വെളിച്ചം എന്നായിരിക്കും അവൾക്കു തോന്നിയത്. ഞാൻ അപകടം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന സമയം. അതായിരുന്നു ആദ്യത്തെ സ്റ്റിഡ് ചെയ്ത്. അതെന്തെന്നു ബോധ്യപ്പെട്ടു. കാലിൽ ഒരു ചെറിയ ഉളക്കോടുകൂടി അവളുടെ സാന്നിധ്യത്തിലേത്തി. മടക്കയാത്ര കാഴ്ചയിലായിരുന്നു.

കാരോടിക്കാൻ പഠിപ്പിച്ചത് ഒരു വൈമാനികനാണ്. അയാൾ ഇപ്പോൾ ഒരു പാതിരിയാണ്. എന്നെ വിദ്യ അഭ്യസിപ്പിച്ചുകൊണ്ടല്ല. ശിക്ഷണത്തിന് അധികദിവസം എടുത്തില്ല. എനിക്ക് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കണമെന്നായിരുന്നു വിധിച്ച് എന്ന സ്റ്റിഡിങ് ഏല്പിച്ചു. അദ്ദേഹം സ്വന്തം ക്വാർട്ടറിൽ അനുഗ്രഹിക്കാനും തുടങ്ങി. അന്നു ദർശിയിലുണ്ടായിരുന്ന കെ. പി. സി. സി. പ്രസിഡൻ്റ് ശ്രീ സി. കെ. ഗോവിന്ദൻനായർ എന്റെ ഈ ഉദ്യോഗത്തെക്കുറിച്ച് സാക്ഷിയായി എൻ്റോടു കാണിച്ചുണ്ടായിരുന്നു. ക്വാർട്ടർമാർക്കി. പക്ഷേ, നേരെ ചെന്നു കയറാൻ പുറപ്പെട്ടു കമ്പക്കുലിലേക്കായിരുന്നു. അടുത്തപ്രാവശ്യം ദർശനം വരുമ്പോൾ ഞാൻ തന്റെ ഒപ്പം സഞ്ചരിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞു സി. കെ. മാറ്റം കാറ്റിൽ കയറി. ആകാശത്തിലേക്കു പോകാനല്ല പഠിപ്പിച്ചത് എന്നു വൈമാനികൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തി. പതുക്കെപ്പതുക്കെ റോഡിലൂടെ അന്നു ധാരാളം.

ഞാനും കേരളകുമ്പളി പത്രാധിപർ ശ്രീ എം. എസ്. മണിയ്യോടുകൂടെ ഒരുദിവസം രാവിലെ ഒരു സ്നേഹിതനെ കാണാൻ പോകുകയായിരുന്നു വർത്തമാനം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഏ ദേശം നാലുതനാഴിക വേഗത്തിൽ ഒരു ഇറക്കുകിറക്കുകയായിരുന്നു. പെട്ടെന്നു സ്റ്റിഡിങ് ഉൾക്കൈയിൽ വന്നു. എന്തു ചെയ്യേണ്ട എന്നറിയാതെ അത് അടുത്തടുത്തായി മണിയ്യോടെ കൈയിൽ കൊടുത്തു. "മോഡൻ കട്ടി, കാറ്റി നിർത്തു."—മണിയ്യോടെ ഒരു ആദ്യത്തെതന്നെ

യിരുന്നു അത്. ഭാഗ്യത്തിന് റോഡിന്റെ ഒരു ഭാഗത്തു കാറ്റു വന്നുണ്ടെന്നു. രണ്ടുപേരും ഒന്നും പറയാതെ കാറ്റിനെക്കുറിച്ചു യാത്രതുടർന്നു. യാത്രയായ ഒരു അപകടത്തിൽനിന്നു രണ്ടു പുരുഷന്മാർ രക്ഷപ്പെട്ടു. 'ചെമ്മീൻ' ചിത്രത്തിനു സ്വർണ്ണമെഡൽ കിട്ടിയശേഷം രാജകുമാരിയുടെയും ബാബുവിന്റെയും കൂടെ എറണാകുളത്തേക്കു മടങ്ങുകയായിരുന്നു ബോംബെയിൽ ഒരു സുഹൃത്തിന്റെ വീട്ടിൽ രാത്രി ഭക്ഷണം. ഊണുകഴിഞ്ഞു മടങ്ങുമ്പോൾ ബാബു പിന്നെ കാരോടിക്കണമെന്നായി. ബോംബെയിലെ റോഡുകളെക്കുറിച്ചോ, അവിടുത്തെ കാറ്റുകളെക്കുറിച്ചോ ഞങ്ങളിൽ ആരും യാതൊരു പരിചയവുമില്ല. കാർ മെയിൻറോഡിലേക്കു കടന്നു വലത്തോട്ടു തിരിഞ്ഞാലാണു താമസിക്കുന്ന ഹോട്ടലിലെത്തുക. രാത്രി സമയം രണ്ടുമണി. കാർ ആ തിരിച്ചിലൂടെ തുടങ്ങിയപ്പോഴുണ്ടു വലതുഭാഗത്തുനിന്നു ഒരു ക്ലാസ്സ് ബസ്സ് ഏതെങ്കിലും വേഗത്തിൽ വരുന്നു ബ്രേക്കിട്ടാൽ, നേരെ പോയാൽ സ്വർണ്ണമെഡൽ കേരളത്തിൽ എത്തില്ലായിരുന്നു. കാറിൽനിന്നു എല്ലാവരും കൂടുംവിളിയും. അസാമാന്യമായ മനോധൈര്യം പ്രകടിപ്പിച്ച് ബാബു ബസ്സിന്റെ ഗതിക്കനുക്രമമായി കാറ്റു വെട്ടിച്ചു. ബസ്സ് കാരൻ ഏവിയെങ്കിലും എത്തിയിരിക്കുന്നു. കാറ്റിലുള്ള ആരും രക്ഷപ്പെടില്ല, ഞാനെങ്കിലും രക്ഷപ്പെട്ടെങ്കിൽ അത് കരുതിയിരിക്കും. പിന്നീടു യാത്ര വളരെ പതുക്കെയായിരുന്നു. അന്നത്തെ ഉറക്കവും ക്ഷീണിച്ചുള്ളതായിരുന്നു. ഇങ്ങനെ ഓടിക്കൊണ്ടു സംഭവങ്ങൾ പലതുണ്ടു്— കാറ്റിലും, ബസ്സിലും, തീവണ്ടിയിലുമെല്ലാം.

ആദ്യം വിമാനയാത്ര നടത്തിയതു വിദേശത്തേക്കായിരുന്നു. ഒരു പഴയ ഡക്കോട്ടയിൽ ഒരഹിയിൽനിന്നു കാബിളിലെത്തണം. എന്നിട്ടു അവിടുന്നു താങ്ങുന്റേയും. നല്ല മഴയത്തു് ഡക്കോട്ട പുറപ്പെട്ടു. എന്നിലുള്ള പേടി ഉണർന്നിരിപ്പായി. വിമാനയാത്രയ്ക്കുള്ള പേടി അന്നു തുടങ്ങുകയും വിമാനയാത്രയ്ക്കുള്ള മോഹം അന്നുവസാനിക്കുകയും ചെയ്തു. പ്രത്യേകിച്ചു ഒരു കാരണവും കൊണ്ടല്ല. പേടി

കൊണ്ടുമാത്രം. വിമാനം ഉയർന്നു പറന്നു തുടങ്ങിയപ്പോൾ ഇതു മുന്നോട്ടു നീങ്ങുന്നില്ല എന്നൊരു തോന്നൽ. ആ തോന്നൽ ഇറങ്ങുന്നവരെ ധൈര്യമായിരുന്നു. പിന്നീട് കുറച്ചു പറന്നു പരിചയിച്ചപ്പോൾ അതു മാറി. പക്ഷേ, പേടിമാത്രം ബാക്കിയായി.

ശ്രീ വി. കെ. കൃഷ്ണമേനോൻ പ്രശസ്തിയുടെ ഉച്ചകോടിയുടെ കാലഘട്ടം. എപ്പോഴും പറഞ്ഞു കേൾക്കുന്ന സമയം. അദ്ദേഹത്തിൻ്റെ കൂടെ തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് ഏയർ ഫോഴ്സ് വിമാനത്തിൽ പോകാൻ ആദ്യമായി കിട്ടിയ അവസരം. സുഖകരമായ യാത്ര. രാത്രി മുഴുവൻ പറക്കൽ. പകൽ മഴവനം കൃഷ്ണമേനോൻ്റെ വാഗ്ധീലാസം—അതാണ് കൃഷ്ണമേനോൻ്റെ യാത്രയുടെ സ്വഭാവം. രണ്ടു ദിവസത്തെ പരിപാടികൾക്കുശേഷം ഹൈദ്രാബാദ് വഴി ദൽഹിക്ക് മടങ്ങുകയാണ്. ഹൈദ്രാബാദിൽ നിന്നു പുറപ്പെട്ട് ഒരു മണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞിരിക്കും. കാലാവസ്ഥ വളരെ മോശമാണെന്നും നല്ല മിന്നലും മറ്റും ഉള്ള ഒരു കൊടുങ്കാറ്റു സമീപിക്കാൻ പോകുന്നു എന്നും വൈമാനികനറിയിച്ചു. അടുത്ത മുറക്കിയിരിക്കാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ അയാൾക്കും പരിഭ്രമമുള്ളതായി തോന്നി. ഏതാനും മിനുട്ടുകൾക്കുശേഷം വിമാനം അതിവേഗത്തിൽ മേല്പോട്ടും കീഴ്പോട്ടും പോകാൻ തുടങ്ങി. പ്ലാനിൽ ആരു മറിയാതെ സൂക്ഷിച്ചുവെച്ചിരുന്ന നേത്രപ്പഴങ്ങളും നാളികേരവും ഒന്നിച്ചു എല്ലാവരുടെയും നടുവിലേക്ക് ഏറി യപ്പെട്ടു. കൃഷ്ണമേനോൻ്റെ കാൽ എവിടെയോ മുട്ടി അല്പം മുറിഞ്ഞു. കറച്ചുനേരത്തന്നുശേഷം പൈലറ്റ് വന്നു പറഞ്ഞു: “വേറെ വല്ല വിമാനവും ആയിരുന്നുവെങ്കിൽ ഈ കാറ്റും മഴയും രാജമായിരുന്നില്ല” എന്നു്. അങ്ങനെ സഞ്ചരിച്ച റഷ്യൻ വിമാനം കരുത്തുള്ളതായിരുന്നു. വി. ഐ. പി. കൾ ഇപ്പോഴും അതാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അന്നു തുടങ്ങി ഇന്ത്യ—സോവിയറ്റ് സൗഹൃദത്തിൽ എന്നിങ്ങനെ മതിപ്പു തരുന്നതിന് ഒരു കാരണവുമായി. കൃഷ്ണമേനോനു യാത്രാരു കൂടെയുണ്ടായിരുന്നില്ല.

അതുകാരണം അന്നത്തെ യാത്രയിൽ ബാക്കിയുള്ളവർക്കും പരസ്പരം നോക്കി പങ്കിടേണ്ടിവന്നു.

ചൈനീസ് ആക്രമണകാലം. സ്വാതന്ത്ര്യത്തിനു ശേഷം ഇന്ത്യൻ പത്രപ്രവർത്തകർക്ക് യുദ്ധം റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യാൻ കിട്ടിയ ആദ്യത്തെ അവസരം. നമ്മുടെ യുദ്ധത്തെ കേറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ അതാതുദിവസം പത്രപ്രവർത്തകർ നൽകിയിരുന്നതു തെസ് പൂരിലെ കോർഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സ് സിൽവെച്ചായിരുന്നു. ഒരുദിവസം വൈകുന്നേരം ഇൻഫർമേഷൻ ആപ്പീസർ വന്നു പറഞ്ഞു: “ചൈനക്കാർ മലകടന്നു റോഡ് മുറിച്ചു കടന്നു സമതലത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുന്നു. എല്ലാവരും ഉടൻ സ്ഥലം വിടണം.” കോർ ഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സ് അവിടുന്ന് ഗൗഹതിയിലേക്ക് മാറ്റുകയാണ്. ഞങ്ങളോടു വിമാനത്താവളത്തിൽ ചെന്നു കിട്ടുന്ന വിമാനത്തിൽ കയറി കോളാൻ പറഞ്ഞു. എവിടോ സ്റ്റേഫിതൻ ഫ്രീപ്രസ്സ് ജർനലിന്റെ ചേവകൻ പറയുന്നത് — വി. എൻ. നായർ — കിട്ടിയതു കല്ലുത്തയിലേക്കുള്ള ഒരു വിമാനമാണ്. അദ്ധ്യാത്രി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. വിമാനം കല്ലുത്തയിലിറങ്ങാമായി. എറുച്ചെല്ലാലും പൈലറ്റിനു റൺവേയ്ക്കു നേരെചെന്നു ഇറങ്ങി പറന്നില്ല. മൂന്നു പ്രാവശ്യം ഇറങ്ങാനുള്ള ശ്രമം വിഫലമായി. വീണ്ടും മേല്പോട്ടു പൊങ്ങി. എല്ലാവർക്കും പാശ്ചാത്യ കൂടങ്ങി. ചില അമേരിക്കൻ പത്രപ്രവർത്തകർ ചീത്തവാക്കുകൾ ഉപയോഗിച്ചു തുടങ്ങി. വിവാഹിതനായ നായറന് അവിവാഹിതനായിരുന്നു എന്നേക്കാളും പേടി. അതു മനസ്സിലാക്കത്തക്കതാണ്. ചില ഭാഗത്തുനിന്നു ചില പരശ്ചാത്യപ്രകടനങ്ങൾ. എന്നിന്നു പറയുന്ന നാലാളത്തെ ശ്രമം വിജയിച്ചു. ഒരുവിധം ഞങ്ങൾ ഭൂമിയിലേത്തി. ചൈനക്കാരിൽനിന്നു മാത്രമല്ല രക്ഷപ്പെട്ടത് എന്നൊരു തോന്നൽ എല്ലാവരിലും ഉണ്ടായിരുന്നു.

അതേ യുദ്ധകാലത്തു വടക്കുപടിഞ്ഞാറൻ അതിർത്തിയിലെ ഹിമാലയപർവതനിരകളുടെ യുദ്ധമുന്നണി കാണാൻ ഏനിക്ക് അവസരം കിട്ടി. ചുഷുലിലെ യുദ്ധം

ഇന്ത്യാ—ചൈനാ യുദ്ധത്തിലെ പ്രധാനമായ ഒരു അദ്ധ്യായമാണ്. അവിടെ ചൈനാ മുന്നണി കണ്ടു, പല വീരകഥകളും കേട്ടു, ജവാന്മാരുടെ മനോവീര്യത്തിൽ അഭിമാനവും കൊണ്ടു ഹെലികോപ്റ്ററിൽ ലഡാക്കിന്റെ തലസ്ഥാനമായ ലേയിലേക്കു പറക്കുകയായിരുന്നു. കൊടുമുളം തണുപ്പ്. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു ഹിമപാതം, മുടൽമഞ്ഞലകളുടെ പ്രവാഹം. പകുതി വഴിയെത്തിയപ്പോഴേക്കും ഹെലികോപ്റ്ററിനു മുന്നോട്ടു പോകാൻ വയ്യാതായി. മുന്നോട്ടുള്ള കാഴ്ച മുഴുവനും മുടൽമഞ്ഞു തടസ്സപ്പെടുത്തി. കഴിയുന്നതും വേഗം നിലത്തിറങ്ങുക മാത്രമാണ് പോംവഴി എന്നായി. അടുത്തു കണ്ട ഒരു ചെറിയ പരന്ന സ്ഥലത്തു താഴെയിറങ്ങി. അപ്പോഴേക്കും ദൂരെനിന്നു രണ്ടുമൂന്ന് ഇന്ത്യൻ പട്ടാളക്കാർ ഓടിയടുത്തെത്തി. ആരും നിലത്തിറങ്ങരുതെന്നു പറയാനായിരുന്നു. ശത്രു മുന്നേറുന്നതടയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ അതു തടയാൻപേണ്ടി ആ സ്ഥലമത്രയും 'മൈൻ' ചെയ്തിരുന്നു. ഭാഗ്യത്തിന് ഇറങ്ങിയ സ്ഥലത്തു് മൈൻ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. മുന്നിലുള്ള പട്ടാളക്കാരുടെ കാലടികളെ പിന്തുടർന്നു ഞങ്ങൾ മന്ദംമന്ദം മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. യുദ്ധകാലത്തു് എന്തായാലും പട്ടാളക്കാരുടെ കാലടി പിന്തുടരുകയാണു നല്ലതു് എന്ന ബോധം അപ്പോൾ ഉണ്ടായി. പിറേറുന്ന കാലത്തേ യാത്ര തുടരാൻ പറ്റിയുള്ളു. അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടുകാണുമുണ്ടായ ക്ഷീണം ആ കൊടുമുളപ്പിലും ഉറക്കത്തിനു സഹായിച്ചു.

ഒൽഫിയിൽനിന്നു ലേയിലേക്കു പോകുമ്പോഴും ഒരു അനുഭവമുണ്ടായി. ശ്രീനഗറിൽവെച്ചു് ഒരു ഉയർന്ന ഏയർഫോഴ്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻ വിമാനസേന വഹിക്കുന്ന പകിനെക്കുറിച്ചും മറ്റും വിവരിച്ചുതന്നു. യാത്ര പുറപ്പെടാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തു. ഏട്ടം പത്തും വിമാനങ്ങൾ ഒരുമിച്ചാണ് പറക്കാൻ തുടങ്ങുന്നതു്. ഏതെങ്കിലും വിമാനത്തിന്നു കൺട്രോൾഡവറായുള്ള ബന്ധം പുലർത്താൻ പറ്റിയില്ലെങ്കിൽ അടുത്തുള്ള വിമാനത്തോടു ബന്ധം

പുലർത്തി മുന്നോട്ടു പോകണം. ഇല്ലെങ്കിൽ പുറപ്പെട്ട സ്ഥലത്തേക്കു മടങ്ങിവരാൻ ശ്രമിക്കണം. ഞങ്ങളുടെ വിമാനം ഉയർന്നുപോയി യുദ്ധമുന്നണിയുടെ അടുത്തേക്കു പറക്കാൻ തുടങ്ങി. താഴെ, ഏതായാ ആയിരം അടി അഴു വീണുകിടക്കുന്ന വിമാനങ്ങൾ കാണാമായിരുന്നു. കാലാവസ്ഥയും മറ്റും ഇരയായ ഇത്തരം കാഴ്ചകൾ യുദ്ധരംഗത്തെ ഒരു കാഴ്ചകളുമല്ല, സാധാരണം മാത്രമാണ്. കാലാവസ്ഥയോടു പൊരുതിക്കൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും യുദ്ധരംഗത്തേക്കുള്ള മുന്നേറ്റം. യാത്രതുടങ്ങി കുറച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ രണ്ടു സഹപ്രവർത്തകർ പെട്ടെന്നു വാടിവീഴുന്നതു കണ്ടു. പ്രാണവായുവിന്റെ കുറവു്. ഒരു വൈമാനികൻ പ്രാണവായു കൊണ്ടുവന്നു കൊടുത്തു. ബാക്കിയുള്ളവരുടെ കൈയിലും സിലിണ്ടർ ഏല്പിച്ചു. ആവശ്യമായാൽ ഉപയോഗിക്കാമല്ലോ. പ്രാണവായു ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങിയ സഹപ്രവർത്തകർ കാരുന്നിറയുന്ന ബലുൺപോലെ പൊങ്ങിയെന്നു നോക്കി. ഈ വീഴ് പലരേയും പരിഭ്രമിപ്പിച്ചു—എന്നെയും. ഇതുപോലെതന്നെ താഴെപ്പറന്നു സമ്മേളനം റിപ്പോർട്ടുചെയ്യാൻ പോയപ്പോഴും ഒരനുഭവമുണ്ടായി. പാകിസ്ഥാനു മീതെ പറക്കാൻ വയ്യാത്തതുകൊണ്ടു ടെഹറാൻ വഴിക്കു പോകേണ്ടിയിരുന്നു. രാവിലെ അഞ്ചുമണിക്കു പുറപ്പെട്ടാൽ വൈകുന്നേരം അഞ്ചുമണിക്കു ടെഹറാനിലെത്തും. ഞങ്ങളുടെ വിമാനം എത്തുന്നതിനു് ഒരുമണിക്കൂർമുമ്പു് ഏല്പാവക്കും ദീപ്തശ്വാസം വലിച്ചാലേ പാറുന്ന നിലയിലായി. കുറച്ചു തടി കൂടുതലുള്ളവർക്കു് അതു പ്രയാസവുമായിത്തീർന്നു. ഏകിലും ഏല്പാവരോടു് നീട്ടി ശ്വാസോച്ഛ്വാസംചെയ്യാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്പി. വിമാനത്തിന്റെ പ്രെഷററൈസഷൻ കേടാവുന്നതുകൊണ്ടാണ് അതു പററിയതു്. ബാക്കിയുള്ള സമയത്തെ യാത്ര ആശങ്കാകുലമായിരുന്നു. ക്ഷീണിതരായ ഒരുക്കൂട്ടം പത്രപ്രവർത്തകരാണ് അന്നു ടെഹറാനിലിറങ്ങിയതു്. പിന്നേതും വിമാനം കേടുപാടുകൾ തീർത്തു് ഞങ്ങൾ യാത്ര തുടർന്നു. കൊച്ചിയിൽനിന്നു ബോംബെയ്ക്കു പറക്കുകയായിരുന്നു. അക്കാലം, ഈ വഴിക്കുള്ള യാത്ര സാധാരണ കാര്യം

യോജിക്കാത്തതാണെന്നതിനാലും അധികസംഖ്യം ഒന്നിച്ചു വിമാനത്തിലിരിക്കേണ്ടതിനാലും ഞാൻ കഴിയുന്നതും വണ്ടിക്കോ, റിസോൾവഴിക്കോ സഞ്ചരിക്കേണ്ടതാണെന്ന് പതിവ്. ഈ യാത്രാസമയത്തു് അന്നു കോൺഗ്രസ് പ്രവർത്തകക്കമ്മിറ്റിമെമ്പറായ ശ്രീ കെ. സി. അബ്രഹാം മാസ്റ്ററും കൂടെയുണ്ടായിരുന്നു. വിമാനം പറന്നപ്പോഴെങ്കിലും മിനിട്ടിനുശേഷം ഒരു പ്രഖ്യാപനം: "വിമാനത്തിന് ചില തകരാറുകളുള്ളതുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ മടങ്ങുകയാണ്. ഏല്പാവരും അരപ്പട്ട ഇടണം." അക്ഷരംപ്രതി അനുസരിച്ചു. നിശ്ശബ്ദമായി ഒന്നും പറയാതെ പരസ്പരം നോക്കി, ഇംഗ്ലീഷ് പൈലറ്റിന് ഇരിക്കുന്നേടത്തേക്കു നോക്കി ആ 'മണിക്കൂറുകൾ' കഴിച്ചു. ഒരു കൂട്ടം ദൈവവിശ്വാസികളാണ് അന്നു മടങ്ങിയെത്തിയതെന്നു പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ. വൈകുന്നേരം യാത്ര തുടർപ്പോൾ രാവിലത്തെ പ്രഖ്യാപനം ആവർത്തിക്കപ്പെടുന്ന ഒരു പ്രതീതി ബോംബെയിൽ ഇറങ്ങുന്നതുവരെയുണ്ടായിരുന്നു.

ഈ അനുഭവങ്ങളെല്ലാം ഏൻറർ മുന്നിലുണ്ട്, ഇപ്പോഴും. ചിലതിനെക്കുറിച്ച് ഏഴുതിയിട്ടുണ്ട്. ചിലതൊക്കെ പലരോടും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, എന്നിൽ ആ ഓർമ്മകൾ ഇന്നും തങ്ങിനില്ക്കുന്നു. ഇംഗ്ലീഷ് അവ ഉണരും. പ്രത്യേകിച്ചും യാത്രചെയ്യുന്ന അവസരങ്ങളിൽ. അപ്പോഴൊക്കെ അവ ഭീതിയും മനോധൈര്യവും ഒരേ സമയത്തു് ഉണ്ടാകുന്നു എന്നതാണ് വാസ്തവം. ഓർമ്മ ഉയർന്നുവരുമ്പോൾ പേടിയും ഉണർന്നുവന്നുവന്ന സംഭവങ്ങൾ അയവിറക്കിക്കഴിയുമ്പോൾ അവയിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട ഞാൻ ഈ യാത്രയിലും രക്ഷപ്പെട്ടു. എന്നു ബോധമുണ്ടാകുകയും മനോധൈര്യം നല്ലതും ചെയ്യും. പക്ഷേ, ഏത്രതന്നെ മനോധൈര്യം കൂട്ടുന്നിനാലും ഒടുവിൽ ജയിക്കുന്നതു പേടിയും അമ്പരപ്പുമാണ്. എന്തിന് അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് ഏൻറർകൂടെ പോരാൻ തയ്യാറാ



കുന്നു. മനോധൈര്യം കിട്ടുന്നതുവരെ പേടി കൊണ്ടുനടക്കാൻ വിഷമമുള്ള കാര്യമാണ്. യാത്രചെയ്ത പല സ്ഥലങ്ങളിലും എത്താൻ എപ്പോഴും താൽപര്യവുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടു യാത്രചെയ്യാറുണ്ട്—അവസരം കിട്ടുമ്പോഴൊക്കെ. അവസരങ്ങൾ അനുഭവങ്ങളാകുന്നു. അനുഭവങ്ങൾക്കുമേൽപിൽ പേടി നിസ്സാരമാണ് എന്ന വിശ്വാസമാണ് പലപ്പോഴും സംതൃപ്തി നൽകിയിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യം.

Ms. 294.828/1445a

National Library  
Calcutta.

Acc. 16843, dt. 30.9.75

R. 4-58

## 2. വിധികളുടെ ആകത്തുക

എന്നെ പിന്തുടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന അപകടം എന്റെ പ്പെരുത്തും എന്നു കരുതാൻ ഒരു ന്യായവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. ഒരിക്കലും. ഈ സമാധാനംകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞു കൂടിയിരുന്നത്, എല്ലായ്പ്പോഴും.

എന്താനും കൊല്ലങ്ങൾക്കു ശേഷമാണ് ദീർഘകാലം വധിക്കു കേരളത്തിൽ ചെല്ലുന്നത്. മാതൃഭൂമിയുടെ സുവർണ്ണജന്മിയിലിരുപോലുള്ളിൽ പങ്കെടുത്തശേഷം ഒരു മാസം കഴിഞ്ഞു നാട്ടിൽനിന്നു മടങ്ങുകയുള്ള എന്നു കരുതിയാണു ലീവെടുത്തതു്. അവധിയുടെ മൂന്നാഴ്ചക്കാലം സുഖമായിക്കഴിഞ്ഞു. ഒരാഴ്ചയേ ബാക്കിയുള്ള ദൽഹിക്കു മടങ്ങാൻ. അതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകളുമായി ഏറണാകുളത്തു താമസിക്കുമ്പോൾ. കോഴിക്കോട്ടു മാതൃഭൂമി അപ്പീസിൽനിന്നു് ഒരു അടിയന്തരസന്ദേശം: ഉടൻ അങ്ങോട്ടു ചെല്ലണമെന്നു്. ഉടനെ ഫോണിൽ വിളിക്കണമെന്നും. ഫോൺചെയ്യപ്പോഴും ഉടനെ വരണമെന്നു പറഞ്ഞുള്ളു. നേരത്തെ ഉണ്ടായ പരിഭ്രമം അധികമായി. മനസ്സ് പല പന്ഥാവിദ്യകളെയും ചിന്തിച്ചു പായാൻതുടങ്ങി. പരിശ്രമത്താകണു എന്നു വിചാരിച്ചു് മാനേജർ ശ്രീ കൃഷ്ണൻ നായർ പറഞ്ഞു: "ഒന്ന് ഉടൻ ദൽഹിക്കു മടങ്ങേണ്ടിവരും. ഇവിടെ വന്നശേഷം കൂടുതൽ സംസാരിക്കാം." "എന്നോടു ലീവ് റദ്ദാക്കി മടങ്ങിപ്പോകാൻ പറയാനുള്ളു. മടികൊണ്ടായിരുന്നു ആദ്യം കാണിച്ചു അവ്യക്തത എന്നു. കോഴിക്കോട്ടു ചെന്നപ്പോൾ മനസ്സിലാക്കി. "നാളെത്തന്നെ പോയാൽ തരക്കേടില്ല. ഉടനടി കുറച്ചു പത്രക്കടലാസു കിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ പത്തുദിവസം കഴിഞ്ഞാൽ എങ്ങനെയൊന്നു കടലാസു് പുറത്തുകൊണ്ടുവരുക എന്നറിയില്ല." "മാതൃഭൂമി'ക്കുവേണ്ടിയുള്ള സേവനമല്ലേ. കുറച്ചൊരു ത്യാഗമനോഭാവത്തോടുകൂടി ലീവവിടെയിരിക്കട്ടെ എന്നു തീർച്ചയാക്കി പിറ്റേന്നുതന്നെ പുറപ്പെട്ടു. മരിക്കാ

ശിക്ഷയ്ക്കു ഒരു ടിക്കറ്റ് എന്ന് എറണാകുളത്തു കാത്തു നില്ക്കുകയായിരുന്നു.

രാത്രി വെട്ടു മണിക്കാണ് മദിരാശിയിലെത്തിയത്. എത്തിയ ഉടനെ ശ്രീ ആർ. എം. മനസ്സിലാത്തത്—ഒരു കാലത്തു വലിയ സോഷ്യലിസ്റ്റ് പ്രവാചകനും, പ്രചാരകനായ അദ്ദേഹവും ഇന്ന് 'മാതൃഭൂമി'യെ സേവിക്കുകയാണ്—എന്നോടു ഫോണിൽക്കൂടെ പറഞ്ഞു. 'നാളെ കാലത്തു' ആദ്യമായി തിരുപ്പതി-ഹൈന്ദവാദം വഴി ദർശിക്കും ഒരു ടിക്കറ്റ് വാങ്ങിവെച്ചിട്ടുണ്ട്.' അതു വേണ്ടിയിരുന്നില്ല എന്നായി ഞാൻ മൂന്നു കേക്ക് ഓഫും മൂന്നു ലാൻഡ് ബും വേണ്ടിവന്നു. ഉച്ചയ്ക്കുശേഷമേ ദർശനമായിരുന്നു. കരസഭയും വിമാനത്തിലിരിക്കണം. തിരുപ്പതി വിമാനത്താവളത്തിൽ പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു ഹൈന്ദവാദവരെ ആദ്യം വിമാനമാണ്—എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നു മനസ്സിൽ ഇതൊക്കെക്കൂടാതെ രാവിലെ നാലുമണിക്കു എഴുന്നേല്ക്കുകയും ചെയ്തു. അന്നു മദിരാശിയിൽ താമസിച്ചാൽ അന്നവിടെയുണ്ടാകുമെന്നു പറഞ്ഞ ശ്രീ എം. ടി. വാസുദേവൻനായരെ കാണാനും പാറ്റം. മനസ്സിലാത്തതിനോടു പറഞ്ഞു: 'അതു പററില്ല. ഞാൻ നാളെ വൈകുന്നേരമാ ചേക്കുന്നതല്ല.' മനസ്സിലാത്തിയ യോജിക്കാൻ പററിയില്ല. അദ്ദേഹം വാങ്ങിവെച്ചിരുന്ന ടിക്കറ്റിൽ അമ്പതുശതമാനം റിസർവേഷൻ റദ്ദാക്കാനുള്ള ചാർജ്ജുകൊടുക്കണം. 'പിന്നെ ഈ രാത്രി ആരാണ് പത്തുനാഴിക ദൂരെ കാക്കിയിൽ ചെന്നു ടിക്കറ്റ് റദ്ദാക്കുന്നത്. എൻലൈൻസ് ആപ്പീസിൽനിന്നു മൂന്നു നാഴിക ദൂരെയാണ് അദ്ദേഹം താമസിക്കുന്നത്—ഈ ടിക്കറ്റിനടുത്തു നാളെത്തന്നെ പോകൂ.' ടിക്കറ്റ് വാങ്ങാൻ മനസ്സിലാത്തിനോടു പറഞ്ഞിട്ടില്ലാത്തതിനാലും, റിസർവേഷൻ കിട്ടാൻ സഹായിക്കണമെന്നു മാത്രമേ നിദ്ദേശിച്ചിരുന്നുള്ളൂ എന്നു നല്ല ബോധ്യമുള്ളതിനാലും എൻലൈൻ കൈയിൽ ദർശനവരെയുള്ള ടിക്കറ്റ് വേറെ ഉണ്ടായിരുന്നതിനാലും ഞാൻ എൻലൈൻ തീരുമാനത്തിൽ ഉറച്ചു നില്ക്കാൻ തീർച്ചയാക്കി. മനസ്സിലാത്തത് എന്നെയും ശപിച്ചു

കൊണ്ടായിരിക്കും ആരാത്രിവലിയ ചാഴ്ജം—അൻപതു ശതമാനം, ഇരുനൂറ്റിയമ്പതുരൂപം—കൊടുത്തു് അന്നു ടിക്കറ്റ് ക്യാൻസൽചെയ്തതു്. നേതാവും സഹപ്രവർത്തകനുമല്ലേ? സാരമില്ല. എന്റെ തീരുമാനം ശരിയാണെന്നു സ്വയം ബോധ്യമാകാൻവേണ്ടി എം. ടി. യോടു ചോദിച്ചു: "നാളെ വൈകുന്നേരം പോകുന്ന തല്ലേ നല്ലതു്?" "ശരിയാണു്."—മറുപടിയും കിട്ടി. സമാധാനവുമായി. ഞങ്ങൾ ഭക്ഷണം കഴിച്ചു ടിക്കറ്റു റിസർവ് ചെയ്തു. പിറ്റേന്നുള്ള യാത്രയ്ക്കു തയ്യാറായി. എന്തു തീരുമാനം ശരിവെച്ചതിൽ മനഃപ്രയാസമുണ്ടായി എം. ടി. കൂടി പിന്നീടു്. രാവിലെതന്നെ യാത്രചെയ്യാൽ മതിയായിരുന്നു എന്നു മറ്റു പലർക്കും. പക്ഷേ, അങ്ങനെ ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ എന്തൊരു അനുഭവമായിരിക്കും ഞാൻ നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകുക! അതോർക്കുവാൻ സമാധാനിക്കാൻ ധാരാളം അവകാശമുണ്ടു്.

എന്നെപ്പോലെ, സാഹചര്യങ്ങളും മറ്റു കാരണങ്ങളും, ഏകുന്നൊപ്പം 1973 മെയ് മുപ്പത്തിയൊന്നാം തീയതിയ ത്രൈയുൻ ഇടയാക്കിയ 100 ചിലവുണ്ടു്. അന്നത്തെ അറുപത്തിയാറു യാത്രക്കാരിൽ പതിനേഴുപേർ മാത്രമേ രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടുള്ളൂ. മരിച്ചവർക്കും പല അനുഭവങ്ങളും ഉൾക്കൊള്ളയും ഉണ്ടായിരുന്നേക്കാം. രക്ഷപ്പെട്ടവരിൽ പലർക്കും പറയാനുള്ള കഥകൾ ശ്രദ്ധേയങ്ങളായിരുന്നു. രക്ഷപ്പെട്ട ഉടനെ ബോധം നിലനിന്ന എല്ലാവരെയും ഞാൻ ചെന്നു കണ്ടു, അനുഭവങ്ങൾ പങ്കിടാൻ. അന്യോന്യം സമാശ്വസിപ്പിക്കാനും, അഭിമാനിക്കാനും.

പൈലറ്റ് ക്യാപ്റ്റൻ ജി. പി. ഓഗ്സ്തൻനായർ ഒരുമാസമായി ലീവിലായിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തെയാണു് ഞാൻ ആദ്യമായി കാണുന്നതു്. ഒരു ജററ് വിമാനം തകന്നു രക്ഷാപ്പെടുന്ന ആദ്യത്തെ പൈലറ്റായിരിക്കും അദ്ദേഹം. അദ്ദേഹത്തോടു കടുംബാംഗങ്ങൾ, "ലീവ് കഴിഞ്ഞു ജൂൺ ഒന്നാം തീയതി ജോലിയിൽ വീണ്ടും പ്രവേശിച്ചാൽ മതി" എന്നു വളരെ നിബ്ബന്ധിച്ചുനോക്കി. "റെറിയ്ക്കു നേരത്തേ മരിക്കാശിക്കു പോകുന്നതിനു പകരം

സുകുടുംബം രണ്ടുദിവസം കഴിഞ്ഞു പോകാൻ മെന്റും പറ്റത്തന്നോക്കി. പക്ഷേ, കാനിൽ ഉടൻതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നു മദിരാശിക്കു മടങ്ങി മെയ് ഇരുപത്തിയെട്ടാംതീയതി ഡ്യൂട്ടിക്കു പോകാൻ ക്യാപ്റ്റൻ നായർ തീരുമാനിച്ചു. പിന്നീട് പലപ്പോഴും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാര്യയും കുടുംബാംഗങ്ങൾക്കും അദ്ദേഹത്തിനുതന്നെയും നേരത്തേ മടങ്ങേണ്ടിയിരുന്നില്ല എന്നു തോന്നിയിട്ടുണ്ട്.

കോ-പൈലറ്റ് ക്യാപ്റ്റൻ മിസ്റ്റർ ബി. എൻ. റെസ്സിക് അപകടം കഴിഞ്ഞ ഉടൻ പ്രൗഢ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ബോധം വന്നശേഷം ഒരു കാര്യം അദ്ദേഹം വ്യക്തമായി ഓർക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു സഹപ്രവർത്തകൻ ഒരു കാരണവും കൂടാതെ അദ്ദേഹത്തോടു വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനു മുൻപു പറഞ്ഞു: "ഇന്നു നിങ്ങൾ സൂക്ഷിച്ചു പറക്കണം. ജാഗ്രതയായിരിക്കണം." എന്തുദ്ദേശിച്ചാണു് അയാൾ ഇതു പറഞ്ഞതെന്നു് ഒരു സാഹസികനും കൂടിയായ റെസ്സിക് ഗൗനിച്ചില്ല. സഹപ്രവർത്തകന്റെ താക്കീതു ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ സംഭവങ്ങൾ വിപരീതമാകുമായിരുന്നുവോ?

മേലാസകലം പൊള്ളലോടെ രക്ഷപ്പെട്ട മിസ്റ്റർ ജോൺ ജോൺ എന്ന യാത്രക്കാരൻ ഇംഗ്ലണ്ടിലേക്കു പോകുന്ന വഴിയായിരുന്നു. എന്തുകൊണ്ടോ ജൂൺ ആദ്യത്തെ ആഴ്ച യാത്രപുറപ്പെട്ടാൽ മതിയെന്നു് അദ്ദേഹത്തിന്നു നിബ്ബന്ധമുണ്ടായിരുന്നു. പാസ് പോർട്ട് കിട്ടിയില്ല എന്ന ഒഴിവുകഴിവിൽ യാത്ര നീട്ടുകയായിരുന്നു. പക്ഷേ, പാസ് പോർട്ട് വേഗം, വിചാരിച്ചതിലും മുമ്പെ നേരത്തെ, എത്തിച്ചേർന്നു. കൂടെ പോകാനുള്ള സഹപ്രവർത്തകനും പാസ് പോർട്ട് കിട്ടി. രണ്ടുപേരും കൂടി മെയ് ഇരുപത്തിയെട്ടാംതീയതി പുറപ്പെടാമെന്നു കരുതി. പക്ഷേ, രണ്ടുദിവസം കൂടി ഭാര്യയുടെയും കുട്ടികളുടെയും കൂടെ കഴിച്ചിട്ടു മതി യാത്ര എന്നു വിചാരിച്ചു യാത്ര മുന്നേറിയപ്പോൾ നീട്ടി. സഹപ്രവർത്തകൻ ആദ്യത്തെ പരിപാടി യനുസരിച്ചു യാത്ര ആരംഭിച്ചു. അയാൾക്കു ലണ്ടനിൽ എത്താൻ പറ്റി. സഹപ്രവർത്തകന്റെ പ്ലേ പുറപ്പെട്ടിരുന്ന

ന്നു, അല്ലെങ്കിൽ ആദ്യം ആലോചിച്ചപോലെ ജൂൺ രണ്ടാംതീയതിക്കുശേഷം പുറപ്പെട്ടാൽ മതിയായിരുന്നില്ലേ എന്നു തോന്നി പിന്നീട്.

മേജർ ജനറൽ റാവു പട്ടാളത്തിലാണ്, ഡോക്ടറുമാണ്. അപകടഭീതി ഒരുതരത്തിലായില്ല. ഏതെന്നു കിട്ടും ദുഃസ്വപനകൾ ഉണ്ടായതുമില്ല. പത്രങ്ങളോളം ഫ്രാങ്ക്ചർ കളും പൊള്ളലുമായി രക്ഷപ്പെട്ട അദ്ദേഹത്തിന് ഒരു കാര്യം വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു വരുമ്പോൾ തോന്നി, ധരിച്ചിരിക്കുന്ന ടെറിലിൻക്സായങ്ങൾ മാറി കോട്ടൺ ക്സായങ്ങൾ ധരിക്കാൻ. വരുന്നവഴിക്കു് ഒരു കടയിൽ കയറി അതു ചെയ്യുകയുണ്ടായി. അങ്ങനെ തോന്നാതിരുന്നവകിൽ പൊള്ളലുകളിൽനിന്നു് അദ്ദേഹം രക്ഷപ്പെട്ടു മായിരുന്നില്ല. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ ആദ്യം പിൻനിരയിൽ ഒരു സീറ്റിൽ ഇരുന്നു. പിന്നെ നടുവിലേക്കു മാറി. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ മുൻനിരയിലേക്കും. രക്ഷപ്പെട്ടവരിൽ അധികംപേർ മുൻനിരക്കാരായിരുന്നു—താനും ജനാർദ്ദനം ഒഴിച്ചു്—എന്നാലോചിക്കുമ്പോൾ ഈ സീറ്റുമാറ്റത്തിന്റെ പിന്നിലുള്ള പ്രേരണാശക്തി എന്തായിരുന്നു എന്നും ഓതുതുപോകുന്നു.

ആദ്യത്തെ മുൻഭാവം ഒട്ടും ബോധമില്ലാതെ, പിന്നീട് മൂന്നു മാസം ആശുപത്രിയിൽ കഴിയേണ്ടിവന്ന ശ്രീ മക്കൻ—ഇദ്ദേഹം കേന്ദ്രഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രി ബാൽ ഗോവിന്ദവർമ്മയുടെ പ്രൈവറ്റ് സെക്രട്ടറിയായാണ്—വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ ശ്രീ കുമാരമംഗലത്തിന്റെ പേഴ്സണൽ അസിസ്റ്റന്റിന്റെയുടെ ഇരിക്കണമെന്നായിരുന്നു. ആ സീറ്റ് ഒഴിവില്ലാത്തതുകൊണ്ട് മുൻഭാഗത്തു രണ്ടാമത്തെ നിരയിൽ ഇരുന്നു. താനും അവരുടെ കൂടെയിരുന്നുവെങ്കിൽ അവരുടെ ഫലമാകും തന്നിക്കമെന്ന് മക്കൻ ബോധോദയമുണ്ടായപ്പോൾ ബോധ്യമായി.

എന്റെ അടുത്തിരുന്ന ശ്രീ ജനാർദ്ദനൻ എന്നെപ്പോലെ അല്പപരക്കുകളോടൊന്നിച്ച് രക്ഷപ്പെട്ട ഒരു യാത്രക്കാരനാണ്. ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ജനാർദ്ദനൻ വൈകുന്നേരമാണ് യാത്ര പുറപ്പെടുന്നതെങ്കിൽ

നേരെ ആപ്പീസിൽനിന്നു വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു പോവുകയാണു പതിവ്. പക്ഷേ, അന്നു വീട്ടിൽ വന്നു കളിച്ചു, മാസത്തെ അവസാനദിവസമായതുകൊണ്ട് ഭാര്യയെ ശമ്പളം ഏല്പിച്ചാണു യാത്ര പുറപ്പെട്ടത്. ഭാര്യ നായകൻ കറെ അപ്പുവു ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. താൻ പെരുമാറിയത് അസാധാരണമായവിധത്തിലല്ലേ എന്നു ജനാർദ്ദനൻ അപകടത്തിനുശേഷം തോന്നിയത്രേ. പക്ഷേ, തങ്കമണി—ജനാർദ്ദനന്റെ ഭാര്യ—ഇപ്പോൾ യാത്ര പുറപ്പെട്ടുവെന്നു അപ്പു ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കാറില്ല.

രക്ഷപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രി ശ്രീ ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മ തെക്കെ ഇന്ത്യയിൽ ഒരു പര്യടനം കഴിഞ്ഞു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ അദ്ദേഹം കമാരമംഗലത്തിനോടു, “നമുക്കു മുൻസിറ്റുകളിലിരിക്കാം.” എന്നു പറഞ്ഞു.

കമാരമംഗലം ആ ക്ഷണം നിരസിച്ചു. “ഞാൻ ഫ്യൂമർജൻസി ജനാലയുടെ അടുത്തുള്ള സീറ്റിലാണ് ഇരിക്കുന്നത്. അവിടെ കാൽ നീട്ടിവെക്കാം”—നല്ല ഉയരമുള്ള ആ വലിയ മനുഷ്യൻ പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം വർമ്മയെ തന്റെ അടുത്തേക്കു ക്ഷണിച്ചു.

“ഏൻറെ കൈയിൽ രണ്ടുനൂറു പൊതികളുണ്ട്. അതൊക്കെ എടുത്തു അങ്ങോട്ടു വരാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്,” അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു.

സീനിയർ മന്ത്രിയുടെ ക്ഷണം നിരസിച്ചതു നന്നായി എന്നു വർമ്മയ്ക്കു പിന്നീടു തോന്നി. ഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രിയുടെ ക്ഷണം കമാരമംഗലം സ്വീകരിച്ചിരുന്നെങ്കിലോ ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മയ്ക്കു ഓർമ്മയുള്ള ഒരു സംഭാഷണശകലം കൂടിയിരുണ്ടു. “ഈ യാത്രയ്ക്കിടയ്ക്കു ഞാൻ തിരുപ്പതി ഒഴികെ നടത്തിയെന്നു അദ്ദേഹം കമാരമംഗലത്തിനോടു പറഞ്ഞു.

“താങ്കൾ ഇപ്പോഴും ഇതിലൊക്കെ വിശ്വസിക്കുന്നു?” എന്നായിരുന്നു പ്രതികരണം.

“പഴയ ആപാദങ്ങളും വിശ്വാസങ്ങളും പെട്ടെന്നു മാറാൻ പറ്റില്ലല്ലോ!” എന്നു വർമ്മ പറഞ്ഞു. യാത്രാ

നൃത്തിൽ വർമ്മയ്ക്കു ദൈവവിശ്വാസം കൂടിയെന്നു പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ.

അപകടത്തെ ഒപ്പമെത്താനും മറികടക്കാനും സമ്മതിച്ചവരാണ് രക്ഷപ്പെടാത്തവർ. പക്ഷേ, അവരിൽ ചിലർ കല്പിച്ചുകൂട്ടി അതിന്നവസരം കൊടുത്തു എന്നു തോന്നും, അവരിൽ ചിലരുടെ കഥകൾ കേട്ടാൽ. ഏല്ലാവരുടെയും അനുഭവങ്ങൾ അറിയാൻ പറ്റിയില്ല പക്ഷേ, അറിഞ്ഞെടുത്താലും കഥകൾ ഏറ്റേറ്റു പറയത്തക്കതാണ്.

അപകടം തന്നെ അന്വേഷിച്ചുനടക്കുന്നോ എന്ന ഒരു സംശയം ഉണ്ടായ ഒരാളാണ് ഇന്ത്യൻ ഏയർലൈൻ സിൽതന്നെ ജോലിയുള്ള മിസ്റ്റർ ആവ്ലി. കൊളമ്പിൽ നിന്ന ന്യൂദൽഹിയിലേക്കു പുറപ്പെട്ട അയാൾ മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽ ചില സഹപ്രവർത്തകരെ കണ്ടു. അവരോടു സംസാരിക്കുമ്പോൾ വിമാനം പുറപ്പെടാൻ വൈകുന്നതിന്റെ കാരണം ആരോ പറഞ്ഞു: 'ഏയർലൈൻ ആ കാരണം!' എന്നു അദ്ദേഹം വീണ്ടും വീണ്ടും അന്വേഷിച്ചു. 'സാരമില്ല. ഒരു ചെറിയ സാങ്കേതികക്കുഴപ്പം— ഹൈഡ്രാലിക് ലീക്— മാത്രമേയുള്ളൂ' എന്നു സമാശ്വസിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. സംശയം തീരാതെ അയാൾ മറ്റൊരു സഹപ്രവർത്തകനോടു പതുക്കെ ചോദിച്ചു: 'വലിയ കുഴപ്പമൊന്നുമില്ലല്ലോ?'

'എന്താണീ പറയുന്നത്? ഇതാക്കെ സാധാരണ ഉണ്ടാവുന്ന നിസ്സാരതടസ്സങ്ങളല്ലേ!' എന്നു സൂക്ഷ്മത മറുപടിപറഞ്ഞു. താൻ സംശയിച്ച അപകടം തന്നെ മറികടന്നു. തിരിച്ചറിയാൻ ഉയർത്തവിധം അദ്ദേഹം വെണ്ണിറായി.

ശ്രീകുമാരമംഗലത്തിന്നു മേയ് ഈപത്തേമ്പതാം തീയതി ദൽഹിയിൽ എത്തേണ്ടതുണ്ടായിരുന്നു പിറ്റേന്ന് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ശ്രീസഭായോഗം വെച്ചിരുന്നു. ദിണ്ടിക്കൽ ലോകസഭാ ഉപതെരുത്തേട്ടത്തിന്റെ ക്ഷീണംതീർക്കാൻ കൊണ്ടെക്കുന്നാലിൽ വിശ്രമിച്ചിരുന്ന അദ്ദേഹം രണ്ടുദിവസംകൂടി കഴിഞ്ഞു ദൽഹിയിൽ വന്നാൽപ്പോരേ എന്നുവേണ്ടിയില്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ സൗ



കുറുപ്പും ആ യോഗം ജൂൺ ഒന്നാം തീയതിക്കു കാക്കി വെച്ചു. ഒരുപക്ഷേ, ആദ്യം നിശ്ചയിച്ചപോലെ പങ്കി പാടി നടത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ ജൂൺ ഒന്നാം തീയതിയിലെ യോഗം അനുശോചനയോഗമാകുകയില്ലായിരുന്നു.

ദൽഹിയിൽ പൊതുവേയും മലയാളികൾ പ്രത്യേകിച്ചും ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന ഡോക്ടർബേതികളാണ് ഡോക്ടർ നടരാജനും ഭാര്യ ഡോക്ടർ രാധാമണിയും. വിവാഹത്തിനു ശേഷം ഒരു ദീപ്കാലാവധിയിൽ നാട്ടിൽ പോകുന്നത് ആദ്യമായാണ്. നേരത്തെ മടങ്ങണമെന്ന് അദ്ദേഹം ആഗ്രഹിച്ചു. പക്ഷേ, വൈകിച്ചു യാത്രപുറപ്പെട്ടത് മെഴു മുപ്പത്തൊന്നാം തീയതിയാണ്. മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ച് എന്നാടും ജനാർദ്ദനനോടും പറഞ്ഞു. "നമുക്കു വിമാനത്തിൽ അടുത്തടുത്തിരിക്കാം. അപ്പോൾ സംസാരിക്കാം." പക്ഷേ, വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ മുൻ എം. പി. ദേവകീഗോപിദാസിന്റെ അടുത്താണ് അദ്ദേഹം ഇരുപ്പുറപ്പിച്ചത്. ഒരുപക്ഷേ, നേരത്തെ ദൽഹിയിലെ മടങ്ങിയിരുന്നെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ അങ്ങനെയൊരു അടുത്തു ഇരുന്നിരുന്നെങ്കിൽ എന്ന തോന്നൽ അങ്ങനെയൊരു അടുത്തത്തിന്റെ നിരവധി സുഹൃത്തുക്കൾക്കും എന്നും ബാക്കി നില്ക്കും.

അന്നുണ്ടായിരുന്ന മൂന്ന് എയർ ഹോസ്റ്റസ്സുകളിൽ ഒരുവൾ അന്നു പറക്കേണ്ടവളായിരുന്നില്ല. തന്റെ വിവാഹസംബന്ധമായ ചില കാര്യങ്ങൾ നിവ്ഹിക്കാൻ വേണ്ടി ചോദിച്ചു വാങ്ങിയതായിരുന്നു അന്നത്തെ ഡ്യൂട്ടി. രണ്ടുദിവസം കഴിഞ്ഞു മാത്രം പറക്കേണ്ടിയിരുന്ന അവൾ അങ്ങനെ നേരത്തെ പറന്നു മരണത്തിന്റെ മുന്നിൽപ്പെട്ടു.

ഞാനിരുന്നതിന്റെ പിൻനിരയിൽ എയർഹോസ്റ്റസ്സ് അവരുടെ ബാഗും മറ്റുചില കടലാസുകളും വെച്ചിരുന്നു. ഒരു ചെറുപ്പക്കാരൻ വിദ്യാർത്ഥി വന്ന് ആ സീറ്റിൽ ഇരുന്നെങ്കിൽ അതിന്റെ വേണ്ടി എയർഹോസ്റ്റസ്സിനോട് ആ സാധനങ്ങൾ എല്ലാം എടുത്തു മാറ്റാൻ പറഞ്ഞു. എത്രയോ സീറ്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടപ്പുണ്ടല്ലോ എന്ന ന്യായം ആ ചെറുപ്പക്കാരന്റെ നിലപാടു മാറ്റാൻ സഹായിച്ചില്ല.

അവയങ്ങളെല്ലാം മാറ്റി സീററ് ഒഴിച്ചുകൊടുത്തു. ആ കട്ടിയും മരിച്ചു എന്നു കേട്ടപ്പോൾ ആ സീററ് നിശ്ചയിച്ച വാങ്ങിയ കാര്യം പെട്ടെന്ന് മാറ്റമുണ്ടായി.

കസ്സംസ് കലക്ടർ ശ്രീമതി കൗസല്യനാരായണൻ ഒരു മീറ്റിങ്ങായിരുന്നു. അതു പതിവിലധികം വൈകി. വിമാനത്താവളത്തിൽ സമയത്തെത്തുവാൻ പറമോ എന്ന സംശയമായി. രണ്ടുമിനിട്ടു വൈകിക്കണമെന്ന് പൈലറ്റിനോടപേക്ഷിക്കാൻ ഏർപ്പാടാക്കി. വിമാനമാണെന്നു മറുപടിയും കിട്ടി. മീറ്റിങ്ങിൽനിന്നു ശുതിപിടിച്ചു വിമാനത്താവളത്തിലെത്തി. വിമാനം കിട്ടാതെ പോകാനുള്ള അവസരം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാൽ മതിയായിരുന്നു.

ഇതുപോലെതന്നെ അപകടം ചിലരെ മാടിവിളിച്ച കഥകളും കേട്ടു. പക്ഷേ, അവർ ആ വിളി കേട്ടില്ല. ഏറ്റു ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മയുടെയും ധനം കൂടെ യാത്രചെയ്യാനിരുന്ന കമ്മിറ്റിമെമ്പർമാരായ ആറു പാർലിമെന്റംഗങ്ങൾ വിമാനം പുറപ്പെടാനുള്ള സമയമായിട്ടും എത്തിയില്ല. മൂന്നു വിളി വിളിച്ചു. അവസാനത്തെ വിളിയും വിളിച്ചു. വിമാനം അവരെക്കൂടാതെ പറക്കാനും തീർച്ചയാക്കി. ആ യാത്ര മുടങ്ങിയതു നന്നായി എന്ന് അവർ ബോധ്യപ്പെടാൻ മണിക്കൂറുകളേ വേണ്ടിവന്നുള്ള

എന്നാൽ വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനുമുമ്പ് ഞാൻ ഭർത്താവിനോടു ബോംബെന്റാണ് എന്നു പറഞ്ഞു ബോംബെന്റുപോയ മറ്റൊരു യാത്രക്കാരനാണ്. പുതിയ കിരീടം വാങ്ങാൻ പണം കുറവായതുകൊണ്ട് ഒരു ഭർത്താക്കാരന്റെ കൈയിൽനിന്നു പണം കടം വാങ്ങി ബോംബെയിലെത്തിയപ്പോഴാണ് ഈ കടം വീട്ടാൻ പറ്റിപ്പറ്റി എന്നു മനസ്സിലായത്. കടം തന്ന സഹായിച്ചിട്ടായിരുന്നെങ്കിൽ താനും മരിക്കുമായിരുന്നില്ലേ?

പാർലിമെന്റ് മെമ്പറായ ശ്രീമതി ജയലക്ഷ്മിക്ക് അന്നു ഭർത്താവിനെ വന്നിട്ട് റോഡശ്വവുമായിരുന്നില്ല. ഏകദേശം വലിയ ഒരു ക്ഷേത്രത്തിന്റെ കുംഭാഭിഷേകത്തിന്നു പണം പിരിക്കാൻ അവരെ ഏല്പിച്ചിരുന്നു. ഭർത്താവിനെ

യിൽ പലരോടും പറഞ്ഞു. പിന്നീട് വരാമെന്നാണ് അവർ വിചാരിച്ചത്. ഉടൻതന്നെ വരണമെന്നായി സംഭാവന കൊടുക്കാമെന്നേറ്റവർ. അങ്ങനെയാണ് യാത്ര അന്നു നടത്തിയത്. അവരുടെ രക്ഷപ്പെടലിൽ ദൈവത്തിന് ഒരു പ്രത്യേകപങ്കുണ്ട് എന്ന് അവർ പറയുന്നു. അന്നുരാവിലെ അമ്മ വീടിനുമുകളിലൂടെ പറന്നിരുന്ന വിമാനത്തെ നോക്കി "ഇതു വീഴുമോ?" എന്ന് ചോദിച്ചതും ജയലക്ഷ്മി ഓർത്തുപോയി.

അങ്ങനെ അപകടവും അന്വേഷിച്ചുകൊണ്ടാണ് പലരും 1973 മെയ് മുപ്പത്തൊന്നാം തീയതി മദിരാശിയിലെ മീനമ്പാക്കം വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയത്. ഒരു പക്ഷേ, ഇതൊക്കെ വെറും യാദൃച്ഛികമായിരിക്കാം. എന്നാൽ അപകടത്തിനുശേഷം ആ യാദൃച്ഛികസംഭവങ്ങൾക്കും പ്രാധാന്യം കിട്ടിയിരിക്കുന്നു. അന്ധവിശ്വാസികൾ ശാസ്ത്രീയസത്യങ്ങളെ പിന്നിലാക്കുന്നത് ഇത്തരം അനുഭവങ്ങളെ ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ടാണ്.

ആ ദിവസം ഉച്ചയ്ക്കു രണ്ടരമണിക്കു ഞാൻ വിമാനത്താവളത്തിൽ ചെന്നിരുന്നു, ശ്രീ എം ടി. വാസുദേവൻ നായരെ യാത്രയാക്കാൻ. വിമാനത്താവളത്തിൽ മുഖ്യ മന്ത്രി അച്യുതമേനോൻ, മന്ത്രിമാരായ കരുണാകരൻ, പോൾ പി. മാണി, കെ. പി. സി. സി. പ്രസിഡൻ്റ് ആൻ്റണി എന്നിവരും മറ്റു പല സുഹൃത്തുക്കളും ഉണ്ടായിരുന്നു.

പലരും എന്നോട് ചോദിച്ചു, "തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു വരുന്നില്ലേ?" എന്ന്.

"നിങ്ങളെല്ലാം തിരുവനന്തപുരത്തിറങ്ങി വിമാനം മടക്കിയയച്ചാലേ എനിക്കു ദൽഹിക്കു പോകാൻ പറൂ" എന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞു.

"അത് ഇന്നു നടക്കുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. ഇവിടെ അന്നെ വിമാനം വളരെ വൈകിയിരിക്കുന്നു," എന്ന് കൂട്ടത്തിലൊരാൾ പറഞ്ഞു.

മുൻ എം. പി. അനിരുദ്ധനും അവിടെയുണ്ടായിരുന്നു. അനിരുദ്ധൻ വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ ചുരു

ഞാവതെ: “എം. ടി. വിലപിടിച്ച് ചരക്കുകളാണ് വിമാനത്തിൽ. തകരാറുള്ളതുകൊണ്ടാണ് വൈകിയത്. വല്ലതും പററിയാലോ?” യാത്രയ്ക്കിടയിൽ ഉയർന്നുവന്ന ഇത്തരം സംശയങ്ങൾ മാറ്റാൻ ഏയർഹോസ്റ്റസ്സിനോട് ഒരുഗ്രാസ്സ് ഐസും വെള്ളവും ചോദിച്ചു. പേടിയുടെ കാര്യവും പറഞ്ഞു. സഞ്ചി തുറന്നു കപ്പി കൈയിലെടുത്തു. വിമാനം അപകടംകൂടാതെ തിരുവനന്തപുരത്തു ചെന്നു മടങ്ങി. ഇത്തരം പേടിക്കാരെ ധാരാളം കണ്ടിട്ടുണ്ട് എന്ന മട്ടിലായിരുന്നു ഏയർ ഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ നിലപാട്. ആ വിമാനമാണ് മദിരാശിയിൽ വന്ന് എന്തെയും ബാക്കിയുള്ളവരെയും കൂട്ടി ദൽഹിക്കു മടങ്ങിയത്. അനിരദ്ധന്റെ ഭയം ഗ്ലാസുകളിൽ ആക്കം അറിയില്ലായിരുന്നു.

ഞാനും സ്നേഹിതൻ മിസ്റ്റർ ആർ. എസ്. പ്രഭുവും അനിയന്മാർകൂടി ഉച്ചയ്ക്ക് എം. ടി യെ യാത്രയയച്ചു ഹോട്ടലിലേക്കു മടങ്ങി. സുഖമായി കളിച്ചു. വിമാനത്താവളത്തിൽ വിളിച്ചുചോദിച്ചപ്പോൾ “വിമാനം പുറപ്പെടാൻ ഇനി അധികം വൈകില്ല” എന്നു പറഞ്ഞു. പെട്ടിയുമെടുത്തു വേഗത്തിൽ വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു പുറപ്പെട്ടു. സമയം ഏഴുമണിയോടടുക്കുന്നു. ഏഴ് ഇരുപതിനാണ് വിമാനം പുറപ്പെടുക. ഇനിയും രണ്ടു മൂന്നു നാഴിക ദൂരം ബാക്കിയുണ്ട്. കാരോടിയിരുന്ന അനിയന്തായതൊരു പരിഭ്രമവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. “ഈ വിമാനം ഇവിടെനിന്ന് മാധവൻകുട്ടിയെ കൊണ്ടു പോകൂ” എന്നായി അനിയൻ. ഞങ്ങൾ എന്തുനോക്കേണം എന്റെ പേരു വിളിച്ചുതുടങ്ങി.

അല്പം ക്ഷോഭിച്ചുകൊണ്ട് ജനാർദ്ദൻ പറഞ്ഞു: “എല്ലാപ്രാവശ്യവും ഇങ്ങനെ ആയാലോ?”-യാത്രയുടെ ആരംഭമായി.

### 3. “അതു” ഭയങ്കരമായി കത്തിയെരിയുകയാണ്...”

മെയ് 31, ആയിരത്തിത്തൊള്ളായിരത്തി എഴുപത്തിമൂന്ന്—എന്നെ ഇങ്ങനെ പിൻതുടരുന്ന ഒരുപക്ഷവുമായി ഒരേറ്റമുട്ടൽ ഇന്നു നടക്കും എന്ന തോന്നൽ ഒരുവിധത്തിലും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അങ്ങനെ തോന്നാൻ ഒരു ന്യായവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. പതിവുപോലെത്തന്നെ പേടി കൂടെയുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുമാത്രം. വാസ്തവത്തിൽ അതു കറയ്ക്കാനാകട്ടെ സ്നേഹിതൻ ജനാർദ്ദന്റെ സാന്നിധ്യം സഹായിക്കുകയും ചെയ്തു. ‘‘നല്ല കാലാവസ്ഥ. എല്ലാം ശുഭലക്ഷണങ്ങൾ!’’ വിമാനത്തിൽ കയറി ഇരുപ്പുറപ്പിക്കുമ്പോൾ ഷഹ്നായിയുടെ മധുരസ്വരം. വലിയ ആർക്കർ മരിക്കുമ്പോൾ റേഡിയോവിൽ വരാറുള്ള മുകുന്ദഗീതം അതു ഓർമ്മിപ്പിച്ചു. പലപ്പോഴും ഈ സ്വീകരണം അസുഖമുണ്ടാക്കുന്നു. വേണ്ടാത്ത സ്മരണകൾ ഉയർത്തുന്നു. ‘‘ഇതൊരു പതിവാണല്ലോ. ചടങ്ങാണല്ലോ’’ എന്നു സമാധാനിച്ചു.

വിമാനം പുറപ്പെടാൻ തയ്യാറായി എന്ന അറിയിപ്പിനു കുറച്ചു മുൻപു ഞാനും ഡോക്ടർ നടരാജനും സംസാരിച്ചുനില്ക്കുകയായിരുന്നു. അപ്പോൾ മുൻ എം. പി. ഘ്രീമതി ദേവകീഗോപിദാസ് അടുത്തു വന്നു. ‘‘വിമാനം പുറപ്പെടാറായോ’’ എന്നന്വേഷിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ജനാർദ്ദന്റെ അടുത്തേക്കു ചെന്നു. പോകുമ്പോൾ ഡോക്ടർ പറഞ്ഞു: ‘‘നമുക്കു അടുത്തടുത്തിരിക്കാം.’’ ജനാർദ്ദന്റെ അടുത്തെത്തുമ്പോഴേക്കും അറിയിപ്പുണ്ടായി, എല്ലാവരും ‘വീ. ടി. ഇ. എ. എം.’ എന്ന മഷ്ക്കുള്ള വിമാനത്തിൽ കയറി ഇരിക്കാൻ. നല്ല സീററു പിടിക്കാൻ ഞാൻ വിമാനത്തിന്റെ അരികിലേക്കു വേഗത്തിൽ നടന്നുതുടങ്ങിയപ്പോൾ ജനാർദ്ദൻ പറഞ്ഞു: ‘‘ഒട്ടും ബദ്ധപ്പെടേണ്ട. സീററാക്കെ

അവിടെ ഏർപ്പാടാക്കിയിട്ടുണ്ട്." ജനാർദ്ദനൻ്റെ സഞ്ചി നേരെത്തേ വിമാനത്തിലേക്ക് അയച്ചിരുന്നു, സീററുപിടി ക്കാൻ. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ പിൽക്കാലത്തുനിന്നുള്ള രണ്ടാമത്തെ നിരയിൽ ഇടതുഭാഗത്തു് ഞങ്ങൾക്കുള്ള സീററുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. ഡോക്ടർ നട്ടരാജൻ വർത്തമാനം പറഞ്ഞുപറഞ്ഞു ദേവകീഗോപി ദാസിൻ്റെ അടുത്തു മുൻനിരകളിലിരുന്നു. ജനാർദ്ദനൻ ജനലിൻ്റെ വക്കത്തു് ഞാൻ അടുത്ത സീററിലും ഇരുപ്പുറപ്പിച്ചു. അരപ്പട്ട മുറുക്കി. സാധാരണപോലെ പേടി തലപൊക്കി. എന്നാൽ ഓർമ്മിച്ചിട്ടു, താൻ കൂടെയുണ്ടെന്ന്. 'ജനാർദ്ദനനില്ലേ, നല്ല കാലാവസ്ഥയല്ലേ' എന്നൊക്കെ മനസ്സിലാക്കി പറഞ്ഞു. എങ്കിലും മനസ്സു ജാഗ്രതപാലിച്ചു. സ്വല്പം ശങ്കയോടെ പേടി, ഒപ്പം യാത്രയും തുടങ്ങി.

വൈകുന്നേരം കൃത്യം ഏഴ് ഇരുപതിനു വിമാനം പറന്നുപൊങ്ങി. മുൻസീററിൽ മന്ത്രി ബൽഗോവിന്ദവർമ്മയുണ്ട്. മധ്യത്തിലാണ് കമാരമംഗലം സ്ഥലംപിടിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ കയറിയ കൗസല്യാനാരായണൻ മുൻനിരയിലായിരുന്നു. ഞങ്ങളുടെ തൊട്ടു മുൻപിൽ കാണാൻ ഒരുപോലെയിരിക്കുന്ന രണ്ടു സഹോദരന്മാരാണ്. വലതുഭാഗത്തു് അമേരിക്കക്കാരനായ സ്റ്റർലിങ്ങ് കിങ്ബർഗ്ഗുണ്ട്. പിന്നിൽ ഒരു ചെറുപ്പക്കാരൻ.

വിമാനം നിലത്തുനിന്നു പൊങ്ങിയശേഷം "ഇനി നിങ്ങൾക്കു പുകവലിക്കാം, അരപ്പട്ട അഴിക്കാം" എന്നു പറയുമ്പോൾ മാത്രമേ എനിക്കു സാധാരണ സമാധാനമുണ്ടാകൂ. എന്നിട്ടും പലപ്പോഴും യാത്രാസമയം മുഴുവനും അരപ്പട്ട മുറുക്കി ഇരിക്കും. അതുവരെ അടുത്തുള്ള യാത്രക്കാരുനോടു് ഏതെങ്കിലും ചോദിക്കുക, കണ്ണടച്ചിരിക്കുക എന്നതൊക്കെയാണു പണി. അന്നു ജനാർദ്ദനനുള്ളതുകൊണ്ടു വിഷമമുണ്ടായില്ല. വിമാനം പറന്നു പൊങ്ങിയപ്പോൾ വിശപ്പിൻ്റെ ഭാർമ്മ. ഭക്ഷണത്തിലേക്കു ശ്രദ്ധ തിരിച്ചു കറേസമയം കളയാമല്ലോ എന്നു തോന്നുന്നത് കൊണ്ടാവാം. ഭക്ഷണം കഴിഞ്ഞാലെന്തുചെയ്യും? എന്നാലും ഭന്നരകണിത്തൂർ ബാക്കിയുണ്ടാവും. മിനുട്ടുകൾ

എല്ലാം. പിറേറന്നുള്ള മീറ്ററിങ്ങിന്റെ കടലാസുകൾ നോക്കുകയാണ് ജനാദ്നൻ. ഈയവസരങ്ങളിൽ വായിച്ചാൽ ഒരക്ഷരം മനസ്സിലാവില്ല. എങ്കിലും ഒരു മാസികയെടുത്തു. ജനാദ്നന്റെ ശ്രദ്ധ എന്റെ കൈയിലുണ്ടായി. 'പ്രേംബാൽ' മാസികയിലേക്കായി. "എനിക്കും നോക്കണം" എന്നായി ജനാദ്നൻ. ഒരു ഓട്ടപ്രക്ഷിപ്തനടത്തി അതു മടക്കിത്തന്നു. നാട്ടിൽ പോയസമയത്തു ചില പഴയ പുസ്തകങ്ങൾ, മിക്കതും കവിതാസമാഹാരങ്ങൾ ഞാൻ വാങ്ങിയിരുന്നു; നീണ്ട കവിതകൾ, കറുത്ത ചെട്ടിച്ചികൾ ഭരതലായവ. ഞാൻ വായിക്കാൻ കൈയിലെടുത്തതു വയലാറിന്റെ 'എനിക്കു മരണമില്ല' എന്ന പുസ്തകമാണ് എന്നതിന് ഇന്നു പ്രാധാന്യം തോന്നുന്നു. വായിക്കുമ്പോൾ പേജുകൾ നീങ്ങുന്നില്ല. ഇതും ഉറക്കം വരാത്ത പാലെ, വിമാനയാത്രാസമയത്തു പതിവുള്ള കാര്യമാണ്. അടുത്തിരിക്കുന്ന ആൾ കടലാസു മടക്കുന്ന ശബ്ദമുണ്ടാക്കിയാലും, ഇളകുകയോ വേറെ വല്ല അനൗൺസ് മെൻ്റെ ഉണ്ടാകുകയോ ചെയ്താൽ എന്റെ ശ്രദ്ധ തിരിച്ചുവിടും. പേടി എന്നെ തൊട്ടുവിളിക്കും. 'ശ്രദ്ധിച്ചിരിക്കൂ' എന്നു പറയും. സിഗരറ്റു വലിക്കുന്ന പുകകണ്ടാൽ പേടി തോന്നും. തീപ്പെട്ടി ഉറച്ച മണം പലതും ഓർമ്മിപ്പിക്കും. എങ്ങനെ വായിക്കാനാണ്, ഉറങ്ങാനാണ്? ഒരു മണിക്കൂറുണ്ട് ഇനിയും.

തിരിഞ്ഞുനോക്കിയപ്പോൾ ജനാദ്നൻ നല്ല ഉറക്കം. മുൻപിൽ ഡോക്ടർ നടരാജൻ ഏതോ വായിക്കുന്നു. പലക്കും സുഖനിദ്ര. ഇപ്പോൾ ഉറങ്ങുവാൻ കഴിയുന്നവർ ഭാഗ്യവാന്മാരാണ്, പേടിയില്ലാത്ത ഭാഗ്യവാന്മാർ. കറച്ചു കഴിഞ്ഞു ഞാൻ സമയം മനോക്കി. അല്ലാത്തതെന്തു ചെയ്യാനാണ്. ഇനിയുണ്ടു് അര മണിക്കൂറോളം. വിമാനം ഏകദേശം ആഗ്രസ്തു മുക്കളിലാണ്, പൈലറ്റും ഭരിഹിയിലെ വിമാനത്താവളവുമായി സമ്പർക്കം പുലർത്തിത്തുടങ്ങി.\*

\* കോംപിററിൽ ഒരു ശബ്ദമെഴിനിയുണ്ട്. അതിൽ എല്ലാ സംഭവങ്ങളും തുടർച്ചയായി രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കും. വിമാനത്തിന് ഏതുപറയിയായും ഇതിനു യാതൊന്നും അക

“ഇതു ഐ. സി. നാന്തറിനാലുതു്.”

“പറയു.”

“വഴിയിൽ ഇടിക്കൊറ്റു്—ഓവർ.”

“ഒന്നുകൂടെ പറയു!”

“വഴിനീളെ അങ്ങിങ്ങു് ഇടിക്കൊറ്റു്—ഓവർ.”

“റോജർ”

“ഭേരിയിൽ കാലാവസ്ഥ എങ്ങനെ?”

“ഏറ്റവും ടുവിലത്തെ വിവരം രണ്ടായിരത്തി ഇരുനൂറ്റിയാറു് നോട്ടു്സ്. കാഴ്ച അയ്യായിരം മീറ്റർ. രണ്ടു് ഓക്ട. ”\*

“നാലായിരം അടി, മൂന്നു് ഓക്ട, പതിനായിരം അടി, മുപ്പത്തിയെട്ടു ഡിഗ്രി സെന്റിഗ്രേഡു്—ഒരുലക്ഷത്തി ഇരുപത്തിയഞ്ചു് സി ബി ശബ്ദം, റഡാർസ്റ്റോപ്പിൽ നൂറ്റിനാലുമുതൽ നൂറ്റിയെഴുപതുവരെ കിട്ടുന്നു. അൻപത്താറുമുതൽ അൻപത്തെട്ടുവരെ നോട്ടിക്കൽമൈൽ—ഓവർ.”

“റോജർ.”

“ശരി. കിട്ടി. കാഴ്ച അയ്യായിരംമീറ്റർ രേഖപ്പെടുത്തി.”

ഈ സമയത്തു് പാമ്പിലിരുന്ന ഏയർഹോസ്റ്റസ് കോക്കു് പിററിലേക്കു പോകുന്നതു കണ്ടു. കൃശഗാത്രീ. മലയാളിയാണെന്നു തോന്നും. അവളോടു കോ പൈലറു് ചോദിച്ചു:

“നിനക്കു പ്രേമലേഖനമെഴുതാൻ ഒരു ചെറുക്കൻ വേണ്ടേ?”

“ഏതു്, പ്രേമലേഖനമോ? എന്നിങ്ങിപ്പോഴെഴുതേണ്ട.”

വിടിച്ചു. അതുകാരണം പലപ്പോഴും അപകടസമയത്തേയും മറ്റും സംഭവങ്ങൾ കേൾക്കാനും അപകടകാരണം കണ്ടുചിടിക്കാനും ഇതു സഹായകമാവുന്നു

\* കോലത്തട്ടുടെ കിടപ്പും ഉയരവും അയ്യടെ സാമ്പ്രതയും അറിയിക്കുകയാണു് സി ബി ശബ്ദം മഴചെയ്യുന്നതിന്റെയൊഴു്; വേഗത കാരറ്റിന്റെയും.



“നീ ചെയ്യുന്നതെന്താണവെച്ചാൽ ചെയ്യും.

“ഓ. കെ.”

“എനിക്ക് ഒരു സീററ്<sup>1</sup> തരാമോ?”

“സീറോ?”

“അതെ.”

“ഇവിടെയിരിക്കൂ.”

“ഓ. കെ.”

“നീന്റെ കൈയിൽ എനിക്കൊരു പ്രേമലേഖനമുണ്ടോ?”

“ഉണ്ടല്ലോ.”

“നിനക്കതിന് ഒരു കവർ വേണമല്ലോ!”

“കവറോ?”

“ശരി.”

“ഇവിടെയിരുന്നോളൂ.”

“എന്തു പറഞ്ഞു?”

“ഇരുന്നാലും, ഇരുന്നാലും, ഇവിടെത്തന്നെ.”

“വല്ലാത്ത തണുപ്പ്!”

“ശരിയാണ്.”

എയർ ഹോസ്റ്റസ്<sup>2</sup> മടങ്ങിവന്നിരിക്കുന്നു. അവളുടെ കൈയിൽ ഒരു കടലാസുണ്ട്. അവൾ തന്റെ സീററിലിരുന്ന് ഒരു കത്തെഴുതി. അതിന്റെകൂടെ ഒരു അപേക്ഷാ ഫാറവും അടക്കി കവറിലാക്കി തന്റെ ബാഗിലിട്ടു.

പൈലറ്റ്<sup>3</sup> കോ പൈലറ്റിനോട് “അതെത്ര ഉത്തരജിലാണ്.”

“എന്തു?”

“ഇടിമേഘങ്ങൾ.”

“ഇനി നമുക്ക് ഐ. എൽ. എസ്. ഉപയോഗിക്കാം.”

“ഏപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും ആകാം.”

1 ഇത് “ഷീറ്റ്” കടലാസാണോ, സീററാണോ എന്തെങ്കിലും കടിച്ച പിന്നീട് തക്കതാക്കി.

2 ഇൻസ്റ്റ്യൂമെന്റ് ഡാൻഡിങ് സിസ്റ്റം.

ഈ സമയത്തു് സഹപ്രവർത്തകൻ ടൈംസ് ഓഫ് ഇന്ത്യാ ലേഖകൻ ശ്രീ കെ. എസ്. രാമസ്വാമി അടുത്തു വന്നു. "എങ്ങനെയാണു വീട്ടിൽ പോകുക" എന്നു ചോദിച്ചു. "സുഹൃത്തുക്കൾ കാറ്റ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ടാക" എന്നു പറഞ്ഞു. "എന്റെ കാറ്റം വരും, വന്നില്ലെങ്കിൽ എന്തെന്നും കൊണ്ടുപോകണം" എന്നു പറഞ്ഞു് അദ്ദേഹം ടോയ്ലറ്റിൽ പോയി മടങ്ങി. അപ്പോഴേക്കും അരപ്പട്ടകൾ ബന്ധിക്കാനുള്ള അറിയിപ്പു വന്നു. അപകടഭീതിക്കു് ഉറക്കംതെളിഞ്ഞു.

"ഇനി കഷ്ടിച്ചു നൂറു മൈലേയുള്ളു."

"ആ, ഏഴുപത്തിയഞ്ച്—എൺപതുമൈൽ."

"ദൽഹി. ഇതു് ഐ. സി. നാൻദിനാലുതാണ്."

"നാൻദിനാലുതു്—ഇതു ദൽഹിയാണ്. പറയൂ!"

"ഇറങ്ങാനുള്ളളള സമ്മതം വേണ്ടിയിരിക്കുന്നു."

"ഫ്ളൈറ്റ് ലെവൽ നൂറുറിപ്പത്തു വിട്ടമ്പോൾ പറയണം. നൂറിഎൺപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാം."

"റോജർ. നൂറിയെൺപതിലേയ്ക്കു് ഞാൻ ഇപ്പോൾ തൊണ്ണൂറുമൈൽ അകലെയാണ്."

"ഇതാ, ഞാൻ നൂറിയെൺപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാൻ തയ്യാറായി."

"ശരി."

"ഡി. എം. ഇ. കേടാണ്."\*

"ശരി. നോട്ടചെയ്യൂ."

എല്ലാവരും അരപ്പട്ട മുറക്കിയിട്ടുണ്ടോ എന്നു നോക്കി എയർഹോസ്റ്റസ് സീററിലിരുന്നു. അവളും അരപ്പട്ട മുറക്കി. ഇവളോടു് 'ചലയാളിയാണോ' എന്നു ചോദിച്ചു സംഭാഷണം തുടങ്ങിയാലോ? പേടി തിരിച്ചുവിടാനെങ്കിലും അതു സഹായിക്കുകയില്ലേ?

"ലെവൽ അറുപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാനനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു. നൂറു വിട്ടമ്പോൾ അറിയിക്കൂ."

"നൂറിൽനിന്നു് അറുപതിലേക്കു് ഇറങ്ങുന്നു."

\* ഡിസ്കസ് മെമ്പറാണ് ഏഷ്യാപ്ലാനർ.

“ശരി.”

“ഏകാപ്തമെൻ്റെ അടയാളം ഓൺ ആയിരിക്കുന്നു.”

“ശരി.”

“ഈ സമയത്തു് എൻ. യു. എച്ച്. (൯)<sup>1</sup> കടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്.”

“ശരി.”

“വി ഓ ആർ? എത്രയാണു്?”

“മൂന്നു മിനിറ്റു്.”

“റോജർ.”

“കാബിനിൽ യേക്കർ ചൂടുണ്ടല്ലോ?”—സ്റ്റീവേർഡ്.

“അറിയാണു്, നമുക്കു തണുപ്പിക്കാം. കോക്കുപിററിലെ ചൂടു മുപ്പത്തിയഞ്ചു ഡിഗ്രിയാണു്.”—കോപെലററു്.

“നാനൂററിനാലതു്”—ഇതു ഭരണിയാണു്.”

“പറയൂ, സർ.”

“ഭരണി വിമാനത്താവളത്തിനു മീതെ പൊടിക്കാരറുണ്ടു്. നൂററിപ്പതിനെട്ടു പോയൻ്റെ ഒന്നിൽ ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ കാലാവസ്ഥ അന്വേഷിക്കൂ.”

“ശരി.”

“റോജർ.”

വലതുഭാഗത്തിരിക്കുന്ന സ്റ്റേർലിങ്ങിനു് അസുഖം, ഓക്കാനം. ഏയർഹോസ്റ്റസ് ഏയർസിക്ക്നെസ് ബാഗ് കൊണ്ടുവന്നു കൊടുത്തു. അടുത്തിരിക്കുന്ന മകനും ഭാര്യയും പിന്നിലിരിക്കുന്ന മകളും അവളുടെ രണ്ടു കൂട്ടുകാ

1 വിമാനത്തിനു് ഇറങ്ങാനുള്ള ഒരു വെളിച്ചം (ബീക്കൺ) ഭരണിയിൽ അതിനെ ‘൯’ എന്നു വിളിക്കുന്നു. ഓരോ വിമാനത്താവളത്തിലും ഓരോ ദിക്കു സൂചിപ്പിക്കുന്ന വെച്ചെറു പേരുകളുള്ള ബീക്കണുകളുണ്ടു്.

2 വിഷ്വൽ ഒംനി റെയ്ഞ്ച് (Visual Omni range) വിമാനത്താവളത്തിൽ നേരെ മുകളിൽ വിമാനം എത്തിക്കാനുള്ള റെയ്ഞ്ച്.

രികളും അയാൾക്കു വീശിക്കൊടുക്കുന്നു. ശ്രദ്ധ അങ്ങോട്ടു തിരിച്ചു. നില്ക്കുന്നില്ല. സിഗരറ്റു വലിക്കുമായിരുന്നു കിൾ കുറച്ചുസമയം അതിനുവേണ്ടി കളയാമായിരുന്നു.

“നാനൂററിനാല്പതിനു പാപ്പാലിമായിലേക്കു വരാം, ലെവൽ അമ്പതിലേക്കും. അറുപതു കടക്കുമ്പോൾ അറിയിക്കുക.”

“റോജർ. അമ്പതിലേക്കു ഇറങ്ങുന്നു.”

“തേഹിയിലെ കാലാവസ്ഥ അറിയിപ്പുണ്ട്. പാലം വിമാനത്താവളത്തെ പൊടിക്കാറും ഇടിക്കാറും സമീപിക്കുന്നുണ്ട്. വടക്കുപടിഞ്ഞാറുനിന്ന് ഇരുപത്തഞ്ചിനോടു വേഗതയുള്ള കാറ്റും വീശുന്നുണ്ട്.”

“റോജർ. ആയിരത്തി അറുനൂററി മുപ്പതു ടു നൂററി തൊണ്ണൂറു.”

“അതു ശരിയാണ്. കാറ്റും ദൂരത്തുള്ള കായ്കയും. എണ്ണറു വിൻറു ഹുസ് വേറിയമ്പിൾ ഇരുപതു നോട്ടുസ്.”

“റോജർ.”

“കാറ്റു എങ്ങനെയുണ്ട്?”

“വടക്കോട്ടാണ്. ഇരുപതു നോട്ടുസ്. ട്രാൻസ് മിഷൻ അവ്യക്തമാകുന്നു.”

“ഒന്നുകൂടി പറയൂ. അതു വ്യക്തമാകുന്നില്ല.”

“ആലത്തിക്കുന്നു. വടക്കോട്ടു. ഇരുപതു നോട്ടുസ്.”

“റോജർ.”

“ഞങ്ങൾ അറുപതിൽനിന്ന് അമ്പതിലേക്കിറങ്ങുന്നു.”

“റോജർ.”

“പാപ്പാലിമായിലേക്കു വരൂ.”\*

“അതാണ് പാപ്പാലിമാ.”

“ഒന്നുകൂടെ നോക്കൂ.”

\* റഷ്യവെയിൽ ഏകദേശകലയുള്ള ഒരു അന്താരാഷ്ട്രകേന്ദ്രം. കേന്ദ്രമാക്കി ഏതും ഇതിനെ വിളിക്കുന്നു.

“വീണ്ടും കിട്ടുന്നില്ലേ.”

ശബ്ദം.

“അമ്പതിനോടടുത്തു—ഓവർ.”

“ഇറങ്ങാനുള്ള വിളക്കുകൾ പരമാവധി തെളിച്ചു പരിശോധിക്കൂ.”

“റോജർ—അവ ശരിയാണ്.”

“നാനൂററിനാലുത് അമ്പതിലേക്ക്—ലോക്കലൈസർ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല.”

“ശരി.”

“വി ഓ ആർ പ്രവർത്തിപ്പിക്കൂ.”

“അതു കിട്ടുന്നില്ല.

“പാപ്പാലിമാ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലേ എന്ന് നോക്കൂ.”

“നാനൂററിനാലുതു ശ്രവിക്കൂ. പാപ്പാലിമാ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഉണ്ട്, പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.”

“ഉവ്വ്. ഞങ്ങൾക്കു കിട്ടുന്നുണ്ട്.”

ഈ സമയത്തു് ഐ. സി. നാനൂററിയാറ് പാപ്പാലിമാ കടന്നു മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. ദൂരത്തേക്കുള്ള കാര്യം നന്നായിരുന്നു. റൺവേ കാണാമെന്നു പറഞ്ഞു് ഇറങ്ങാൻ തയ്യാറായി.

“ഇതു് നാനൂററി നാലുതു്—എനിക്കു മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്കു വരാമോ?”

ചില അപായസൂചനകളുടെ ശബ്ദം.

“നാനൂററിനാലുതിനോട്—ലൈവൽ അമ്പതു്—അവിടെ നിൽക്കൂ. പാപ്പാലിമായിൽ ഏതു്മ്പോൾ അറിയിക്കൂ.”

“റോജർ. ഞാൻ പാപ്പാലിമയ്ക്കു മുകളിലാണ്.”

“മുവായിരം അടി പൊക്കത്തിൽ ഇറങ്ങിവരു.”

“റോജർ.”

“ലൈവൽ മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്കു വരു.”

“ശരി.”

“ഇറക്കം തുടരൂ.”

വീണ്ടും അപായസൂചനയുടെ ചില ശബ്ദങ്ങൾ കേൾക്കുന്നു. പൈലറ്റും കോപൈലറ്റും കൂട്ടിൽ ജാഗ്രതയോടെ ഇരുന്നു.

നോ സ്പോക്കിങ് സിഗ്നൽ വന്നു. ചക്രങ്ങൾ താഴോട്ടു വരുന്ന ശബ്ദം ശ്രദ്ധിച്ചു.

ഏയർഹോസ്റ്റസ് വിളിച്ചുപറഞ്ഞു: "കറച്ചുസമയത്തിനുള്ളിൽ നമ്മുടെ വിമാനം ദൽഹി വിമാനത്താവളത്തിൽ ഇറങ്ങും. ഏല്പാർത്ത പുകവലി നിർത്തുക. വിമാനം നിർത്തിയശേഷം മാത്രമേ അർപ്പിച്ച ഉരുന്തവാൻ പാടുള്ളൂ; എഴുന്നേല്ക്കാൻ പാടുള്ളൂ. ഞങ്ങളുടെയുടെ യാത്രചെയ്തതിനു നന്ദി. ഇനിയും നിങ്ങളെക്കൊണ്ടു പറക്കാൻ അവസരം തരമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു!" അവർ പതിവുപോലുള്ള പുഞ്ചിരിയോടെ അവസാനിപ്പിച്ച് സീററിലിരുന്നു. (അവർക്ക് അങ്ങനെ ചൊല്ലാൻ ഇനി ഉണ്ടാവില്ല എന്നതും, എനിക്കും അതു നഷ്ടപ്പെട്ടുവെന്നതും—രണ്ടുവിധത്തിൽ—ഏതാനും നിമിഷങ്ങൾക്കകം തീർച്ചയായി. അവർ വെറുതുമാറില്ല.)

അനൗൺസ്മെന്റിന്റെയുടെ പേടിയും പിടഞ്ഞെഴുന്നേറ്റു. അതു അവഗണിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ ജനാർദ്ദനനോടു സംസാരിക്കാൻ തുടങ്ങി: "പൈലറ്റു ശരിക്കും സമയത്തിനു നമ്മളെ എത്തിച്ചല്ലോ!"

വിമാനം പതുക്കെ തിരിഞ്ഞു റൺവേയ്ക്ക് അഭിമുഖമായി പറക്കാൻ തുടങ്ങി. വിമാനം തിരിയുന്നതുകാരണം നഗരത്തിലെ വിളക്കുകൾ കാണാമായിരുന്നില്ല.

"എന്താ നാം ദൽഹി വിട്ടു പോകുകയാണോ?" ജനാർദ്ദനൻ ചിരിച്ചു.

ചിലർ തല മാടി ശരിയാക്കുന്നു. സാധനങ്ങൾ അടുക്കിവരുന്നു. ഇറങ്ങാനുള്ള അവസരം കാത്തു് എല്ലാവരും ഇരുപ്പാണ്. നിലത്തിറങ്ങിയിട്ടു മതി മയക്കം നിർത്തി എന്ന് കരുതിയവർ മയങ്ങുകയെന്നതാണ്. സന്തതസഹചാരിയായ പേടി 'ജാഗ്രത പാലിങ്ങ്' എന്ന് പറഞ്ഞു. മനസ്സു പല മണ്ഡലങ്ങളിലും വ്യാപിക്കാൻ തുടങ്ങി.

“നാനൂററിനാലുത” നോട്ട്, ഇറങ്ങാനായി തിരിഞ്ഞോള.”

“ശരി.”

“മുപ്പതു”<sup>1</sup>

“മുപ്പത്തിയഞ്ച്.”

“നാലു.”

കൺട്രോളുകൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന ശബ്ദം.

“ഐ. സി. നാനൂററിനാലുത” മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്കു വരാൻ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.”

“അല്ല. മുപ്പത്തിരണ്ടിലേക്കു.”

“നിങ്ങൾക്കു വേണ്ടതു് രണ്ടായിരമാണോ?”

“അതെ.”

ചുളുമടിക്കുന്നപോലെ ഒരു ശബ്ദം.

“ആറാ ചുളുമടിക്കുന്നു.”

“ഫ്ലാപ്പ് പതിനഞ്ച്.”<sup>2</sup> വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങുന്നു.”

മുന്നിലുണ്ടായിരുന്ന ഐ.സി. 406 ദൂരത്തേക്കുള്ള കാഴ്ച മോശമാണെന്നു പരാതിപ്പെടുന്നു. പക്ഷേ, റൺവേ കാണാൻ സാധിക്കുന്നു എന്നു പറയുന്നു. ആ വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങി.

ഒൻപി കൺട്രോൾ ഐ.സി. 440-നോട്ട് “നിങ്ങളുടെ സ്ഥാനം?”

“ഞങ്ങൾ ഇറങ്ങാനുള്ള സ്ഥാനത്താണ്.”

“റോജർ.”

“ഒട്ടർ മാർക്കിലെത്തുമ്പോൾ അറിയിക്കൂ.”

“റോജർ.”

“ഫ്ലാപ്പ് ഇരുപത്തിയഞ്ച്.”

വീണ്ടും കൺട്രോൾ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ശബ്ദങ്ങൾ.

“അവിടെ നില്ക്കൂ.”

“ഒട്ടർ മാർക്കർ.”

1 വിമാനം തിരിയുന്ന ഡിഗ്രിയാണിവ.

2 വിമാനത്തിന്റെ ചിറകിലുള്ള കടക്കാവുന്ന ഈ ഭാഗം അടച്ചിരിക്കാറുണ്ട് വിമാനമിറക്കുക.

“ഇതാ ഔട്ടർ മാക്സ് കിടക്കുന്നു.”

“റോജർ.”

“റൺവേ കാണുമ്പോൾ പറയൂ.”

“റോജർ.”

“റൺവേ—നൂററിനാലു നോക്കൂ.”—ക്യാപ്റ്റൻ കോ പൈലറ്റിനോട്.

“ഞാൻ നോക്കുന്നുണ്ട്.”

വീണ്ടും കൺട്രോൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന പ്രകടമായ ശബ്ദം.

“ഫ്ലാപ്പ് ഫ്ലൂട്ട്”—ഫൈനൽ നാലു.”

“റോജർ.”

വീണ്ടും അപായസൂചനയുടെ ശബ്ദം. കൂടുതൽ ഉച്ചത്തിൽ യന്ത്രങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ശബ്ദം.

നഗരത്തിലെ കെട്ടിടങ്ങളിലെ വിളക്കുകൾ കണ്ടു തുടങ്ങി. വിമാനം ഉയരത്തിലാണ്. തെരുവുകളിലെ വിളക്കുകൾ കണ്ടു. വിമാനം വീണ്ടും താണു. ഒരു ദീപ്ത നിശ്വാസം വിട്ടു. ഭൗതിക കൂടുതൽ ഭംഗിയുള്ളതായി തോന്നി. ഇതു നിലംതൊടാറായി. സമയം പത്തുമണി കഴിഞ്ഞു ഒരു മിനിട്ട്.

“റൺവേ, റൺവേ.”

“റൺവേ നിങ്ങൾക്കു കാണാമോ?”—പൈലറ്റ്.

“ഒരുവിധം.”—കോ പൈലറ്റ്.

“ഉയർന്നുപറയൂ.”—കോ പൈലറ്റ്.

“റൺവേ കാണാൻ പറിയോ?”—പൈലറ്റ്.

“ഇല്ല.”

“സീറോ—സീറോ.”

ഉച്ചത്തിൽ കൺട്രോൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന ശബ്ദം.

“ശരി.”

കൺട്രോൾ ശബ്ദങ്ങൾ വീണ്ടും ഉച്ചത്തിൽ.

“ഉയരം ആയിരത്തിരണ്ടു അടി.”—കോ പൈലറ്റ്.

“റോജർ.”

എഞ്ചിൻ്റെ വേഗത കൂട്ടുന്ന ശബ്ദം.



“റൺവേ ഇപ്പോൾ കാണാമോ?”—പൈലറ്റ്.

“നോ നോ നോ നോ.”—കോ പൈലറ്റ്—

“ഓപ്പൺ അപ്പ് ക്യാപ്റ്റൻ, ഓപ്പൺ അപ്പ്...”

പെട്ടെന്ന് ഔങ്കരമായ ഒരു കലക്കം.

ഉടൻതന്നെ വിമാനം മേല്ലോട്ട് അതിവേഗത്തിൽ പൊങ്ങുന്നതായി തോന്നി. ഉടനെതന്നെ അതിശക്തിയുള്ള ഒരു കലക്കവും പൊട്ടിത്തെറിയുടെ ശബ്ദവും.

“ഔങ്കരമായ തകർച്ചയുടെ ശബ്ദം!” എന്നോട്ടു നോക്കിയപ്പോൾ വിമാനത്തിന്റെ നടുഭാഗം പിളർന്നു വക്കത്തെ സ്വീറ്റുകളിലിരിക്കുന്നവർ എല്ലാവരും കൂട്ടംകൂട്ടമായി കസേരകളോടെ അവർ ഇരിക്കുന്നിടത്തുനിന്നും ഒഴിഞ്ഞുപോകുന്നപോലെ തോന്നി. യാത്രക്കാക്കിടയിൽ നിശ്ശബ്ദം. ഒരു പൊട്ടിത്തെറിയുടെ ശബ്ദങ്ങൾ. തീജ്വാലകൾ പറന്നുപോകുന്നപോലെയുള്ള അനുഭവങ്ങൾ.

“എന്തു പറി?” ജനാട്ടനന്റെ കൈയിൽ പിടിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ പോയില്ല. ഉത്തരം കിട്ടിയില്ല. അതിന്നു മുമ്പ് ഞാൻ തെറിച്ചുവീണിരിക്കുന്നു. കരച്ചിലുകളും മറ്റു വിളികളും കേൾക്കുന്നില്ല. എന്തൊരു അസാധാരണത! ഇത്തരം അവസരങ്ങളിൽ അങ്ങനെയൊക്കുമോ?

ഒരുപക്ഷേപം: “ഐ. സി. നാൻറിനാലുത്”, ഐ. സി. നാൻറിനാലുത്, ഐ. സി. നാൻറിനാലുത്.” ഉത്തരമില്ല. പലവിധത്തിലും വിളിച്ചുനോക്കുന്നു. പരാജയപ്പെടുന്നു. മറുപടിയില്ല. പിന്നിൽ വരുന്ന ഐ. സി. നാൻറിനാലുത് ബാംഗ്ലൂർ—ഒരുപക്ഷേപം സർവ്വസമാധാനം കൺട്രോൾബന്ധംപുലയുന്നു.

ഐ. സി. നാൻറിനാലുത് സംസാരിക്കുന്നു: “ഞങ്ങൾ പാപ്പാലിമയിലേക്കു വരാൻ അനുവാദം കിട്ടി. മുമ്പായിരം അടി ഉയരത്തിൽ, ലെവൽ അറുപതു കിടക്കുകയാണ്.”

“ഞങ്ങൾ ഒരു വിമാനത്തകർച്ച കാണുന്നു. അതു റൺവേയ്ക്ക് അനുരോധമായി കത്തിയെരിയുന്നു.”

“ഒന്നുകൂടെ പറയൂ.”

“അതു റൺവേയുടെ നേക്കാണ്. റൺവേയുടെ നേക്കാണ്.”

“ആണോ?”

“അതെ, കത്തിയെരിയുന്നു.”

“എത്ര ദൂരെ?”

“റൺവേയിൽനിന്നു വളരെ ദൂരത്തല്ല.”

“കൃത്യമായി പറയൂ.”

“മിഡിൽ മാർക്കിൽനിന്നു ഒരു മൈലുകലെ— അതു ഔദ്യോഗികമായി കത്തിയെരിയുകയാണ്.”

#### 4. 'സഹയാത്രിക'ന്റെ സഹായം

ഞാൻ നിലംപതിച്ചതു കസാലയോടുകൂടിയാണ്. പക്ഷേ, വിമാനം പൊട്ടിപ്പിളർന്നപ്പോൾ ആ ശക്തിയിൽ തെറിച്ച ഞാൻ തറയിൽ വീണപ്പോൾ കസാലയിൽനിന്നും തെറിച്ചു. പിന്നിട്ടിടത്തുനിന്നു നാലഞ്ചടി അകലെയായി 'സാരംഗ'യെന്ന ബോയിങ് വിമാനം ആളിക്കത്തി ചാമ്പലാവുകയാണ്. കറേപ്പേർ അതിനുള്ളിൽ കടുങ്ങിപ്പോയി. എന്നെപ്പോലെ പലരും പുറത്തും ഉണ്ടായിരുന്നെന്ന് തോന്നി. ഇടതുഭാഗത്തിരിക്കുന്ന ജനാർദ്ദൻ ഏവിയെയാണെന്നറിയില്ല. ഞാൻ ഏതു ഭാഗത്തുകൂടി തെറിച്ചു എന്നു പറയാനാവില്ല. മരണത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട എനിക്കു വിശദാംശങ്ങൾ ആലോചിക്കാൻ വയ്യായിരുന്നു, സമയമില്ലായിരുന്നു. ഇവിടെ നിന്നാൽ കത്തുന്ന വിമാനത്തിൽനിന്നു കഷണങ്ങൾ പൊട്ടിത്തെറിച്ചു വീണ്ടും അപകടംപറ്റും. ഈ രക്ഷപ്പെടലിന് അർത്ഥമില്ലാതെയാകും. വേഗം ഏഴ്നേറ്റു നടക്കാൻ തുടങ്ങി. ഷർട്ടു കീറിയിരുന്നു. ചെരുപ്പില്ല. ചരലും മുളളും മറ്റും കാലിൽ കത്തുന്നതൊന്നും അപ്പോളറിഞ്ഞില്ല. ജീവനായിരുന്നു പ്രശ്നം. വിമാനം വിട്ടുമാറി നടക്കുക എന്നു മാത്രമേ ഉദ്ദേശമുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. ഏവിടേക്ക്, എങ്ങോട്ട് എന്നൊന്നും രൂപമുണ്ടായിരുന്നില്ല.

എന്നെപ്പോലെ തെറിച്ചവീണതാണു വിമാനത്തിന്റെ പൈലറ്റ്. കസാലയോടുകൂടിയാണ് അദ്ദേഹവും വീണത്. 'എത്ര പേർ രക്ഷപ്പെട്ടു. എനിക്കു എത്ര പേരെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചു' എന്ന വിചാരത്തോടുകൂടിയാണ് അദ്ദേഹം പിന്നിട്ടിടത്തുനിന്നും തല പൊക്കിനോക്കുന്നത്. 'എന്റെ ഭാര്യയും കുട്ടിക്കും ഇനി ആരാണ്?' ഞാനും ഇക്കടവിൽ മരിക്കുകയായിരുന്നു കേട്. പലരും മരിച്ചു. എന്തിനു ഞാൻ മാത്രം രക്ഷപ്പെട്ടു' എന്ന തോന്നലും ഉണ്ടായി. ഇരുപതു കൊല്ലം മുൻപു

പറക്കാൻ തുടങ്ങിയകാലത്തു് അമ്മ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യവും ആ സമയത്തു് ഓർവന്നു: 'മകനേ, നിനക്കെന്നോയൊലും വിമാനം പറപ്പിച്ചതുകൊണ്ടു് അപകടം വരില്ല.' എങ്കിലും തകർന്ന മനസ്സോടുകൂടി ഞാൻ ഓടിച്ചിരുന്ന വിമാനം ചാമ്പലാകുന്നതു കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു് അടുത്തു നില്ക്കുന്ന എന്നെ കണ്ടതു്. "എന്നെ എഴുന്നേല്ക്കാൻ ഒന്നു സഹായിക്കൂ. ഇവിടെനിന്നു പോയില്ലെങ്കിൽ രക്ഷയില്ല." വെളുത്ത കപ്പായമിട്ടു് എന്നേക്കാളും പ്രായംകൂടിയ ഒരു മനുഷ്യൻ. ആരാണെന്നു് അപ്പോൾ അന്വേഷിച്ചില്ല, അതിയാൻ ആഗ്രഹിച്ചതുമില്ല. (പിന്നീടാണു് ക്യാപ്റ്റൻ ജി. പി. സി. നായരായിരുന്നു അതെന്നു മനസ്സിലായതു്. കോക്പിററിലിരുന്ന അദ്ദേഹം എങ്ങനെ എന്റെയടുത്തേത്തി എന്നും അതുതപ്പെട്ടു.) അദ്ദേഹവും ഞാനുംകൂടി നടത്തം തുടന്നു.

പൊട്ടിത്തെറികൾ കേട്ടില്ല, ദീനരോദനങ്ങളും. സഹായത്തിനായുള്ള മുറവിളികളും കേട്ടില്ല. എന്നാലീതൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്നിരിക്കണം. അതു കേൾക്കാനോ, കാണാനോ അതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാനോ ഉള്ള ശേഷി ആ സമയത്തില്ലായിരുന്നു. രക്ഷപ്പെടാൻ കഴിഞ്ഞല്ലോ എന്ന ബോധത്തോടെ ഞങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നീങ്ങുകയായിരുന്നു, അമ്പരന്ന, മരവിച്ച മനസ്സോടെ.

വിജനമായ പ്രദേശം. കെട്ടിടങ്ങളും മറ്റും ഉണ്ടാക്കാൻ മണ്ണു കഴിച്ചെടുത്ത പ്രദേശം. മുന്നോട്ടു നീങ്ങാൻ വളരെ വിഷമിച്ചു നടക്കണം. വിമാനം നിലംപതിക്കാൻ ഒരു സെക്കൻറുകൂടി വൈകിയിരുന്നുവെങ്കിൽ നല്ലതു് അൻപതടി ആഴത്തിലുള്ള ഒരു ചാലിലായിരുന്നേനേ എല്ലാവരുടെയും സമൂഹശവസംസ്കാരം. ഇതെഴുതുവാൻ ഞാനും ബാക്കിയുണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. അവിടെനിന്നു നോക്കിയാൽ ദൂരെ ചക്രവാളത്തിൽ പട്ടണത്തിന്റെ പ്രകാശം കാണാം. പൊടിപടലം നിറഞ്ഞ ആകാശം. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു വിമാനത്താവളത്തിലെ ദീപസ്തംഭത്തിന്റെ ഛിമിനൽ. ഇരുട്ടിൽ ഉയർന്നുനില്ക്കുന്ന മണ്ട കൂറ്റൻ

വാട്ടർ കാർ അന്തരീക്ഷത്തിനു ചികരതവർഷിപ്പിക്കുന്നു. ഏങ്ങനെ പട്ടണത്തിലേത്തും എന്തുകൂടി പറയുകവയ്യ.

ജോർജ്ജ് ജോൺ കസാലയോടെ നിലത്തു വീണ് വിമാനത്തിലിരിക്കുന്നപോലെ നിലത്തിരിക്കുന്നു. വിമാനം തകുന്ന് എന്ന് മനസ്സിലായി; ദർശനത്തിൽനിന്നു വളരെ അകലത്തല്ല എന്നും. ഇരിക്കുകതന്നെ എന്ന് സിദ്ധമായി. വളരെയകലെയല്ലാതെ വിമാനം കത്തിയെരിയുന്നു. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ദൂരെ ഒരു കോർച്ച് വെളിച്ചം കണ്ടു. അവരോടു വിളിച്ചു പറയണമെന്നുണ്ട്: 'ഞാനിതാ ഇവിടെയുണ്ട്'. ഇങ്ങോട്ടു വത്രു.' പക്ഷേ, ശബ്ദം പൊങ്ങുന്നില്ല. എഴുന്നേല്ക്കാനും പററുന്നില്ല. ഒരു പക്ഷേ, അവർ എന്നെ കണ്ടെന്നുവരും. കണ്ടില്ലെങ്കിലോ? വിധിയെ കാത്തു നില്പാണ്. ഒടുവിൽ ആ വെളിച്ചം അടുത്തെത്തി. 'നിങ്ങൾ യാത്രക്കാരനാണോ?'—ഒരാരം ചോദിച്ചു. 'എഴുന്നേൽക്കൂ,' പററുന്നില്ല. അവർ സീറ്റ് ബെൽറ്റ് അഴിച്ചുകൊടുത്തു. ഒരു കൂസലുമില്ലാതെ അദ്ദേഹം നടന്നു. തിളയ്ക്കുന്ന എണ്ണ മേൽത്തെറിച്ച് മേലാസകലം വെന്തിരിക്കുന്നു എന്ന് ജോണിന് ആദ്യമായി ലെത്തി കരകഴിഞ്ഞ മനസ്സിലാകുകകൂടി ചെയ്തുള്ളു. കൈകൊണ്ടു മുഖം പൊത്തിയതുകൊണ്ട് ഉള്ളുകൈയും മുഖവും മാത്രം പൊളുലിയിരുന്നില്ല.

മേജർ ജനറൽ റാവുവും കസാലയോടെയുണ്ട് നിലംപതിച്ചത്. വിമാനം പൊട്ടിത്തറിക്കുന്നതു കേട്ടപ്പോൾ ആദ്യം തോന്നി വല്ല ടയറും പൊട്ടിയതാണോ എന്ന്. നിലത്തേക്കെറിയപ്പെട്ടപ്പോൾ കാര്യം മനസ്സിലായി. അടുത്തു എത്തിയിരിക്കുന്നവർ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ വന്നവരെന്നു തെറ്റിദ്ധരിച്ചു. പക്ഷേ, കിട്ടുന്ന സാധനങ്ങൾ തട്ടിക്കൊണ്ടുപോകാൻ വന്നവരായിരുന്നു. അദ്ദേഹം അവരോടു പറഞ്ഞു: 'എന്റെ കൈയിൽ ഈ വാച്ച മാത്രമേയുള്ളൂ. അത് എടുത്തോളൂ.' അവർ പരിശോധിച്ചാൽ തന്റെ നട്ടെല്ലിന്നു വന്ന മുറിവ് അധികമാവുമെന്നു ഡോക്ടർകൂടിയായ റാവുവിന് അറിയാമായിരുന്നു. അടുത്തു അടുത്തുള്ള ജപ്പാൻകാരനെ കൊള്ളുകയും ചെയ്തു.

തകന്നു വിമാനത്തിൽനിന്നു ചാടിയ പാർലിമെന്റ് മെമ്പർ ഒരു പാർലിമെന്റിന്റെ പിന്നിൽ പെന്ന് ഒളിച്ചിരുന്നു. കൊള്ളക്കാരൻനിന്നും പൊട്ടിത്തെറികളിൽനിന്നും രക്ഷപ്പെട്ടു. തകർന്ന വിമാനത്തിൽനിന്നു ജനാർദ്ദനൻ ചാടേണ്ടിവന്നു. കത്തുന്ന തീജ്വാല തന്റെ നേക്കു വരു കയാണ്. അതിനുമുൻപു പുറത്തു കടക്കണം. ഒരു പിളർപ്പിൽക്കൂടി ജനാർദ്ദനൻ ചാടി. നേരെ ഇറങ്ങിയത് നേരെത്തേ പ്രസ്താവിച്ച ആഴ്ചയ്ക്കു ചാലിലേക്കാണ്. മുക്കളിൽ വിമാനം കത്തിയെരിയുന്നു. പൊട്ടിത്തെറിക്കുന്നു. മേൽപ്പോട്ടു നോക്കാതെ, പെവി പൊത്തി അവിടെയിരുന്നു. വളരെക്കഴിഞ്ഞാണു സഹായം എത്തിയത്.

ഈ സമയത്തു വിമാനത്താവളത്തിൽ എന്തെയും ജനാർദ്ദനനെയും കാത്തു് ഞങ്ങളുടെ സുഹൃത്തുക്കളായ ബാലനും, അനിലും നിൽപ്പുണ്ടായിരുന്നു. പത്തുമണിക്കു് ഇറങ്ങുന്ന എന്ത പരഞ്ഞ വിമാനം ഇനിയും വന്നില്ല. അവർ പരിഭ്രമിച്ചു. എയർ ലൈൻസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ധൃതിപിടിച്ചു നടക്കുന്നു. അടക്കിപ്പിടിച്ചു സംസാരിക്കുന്നു. വിമാനത്തിന്റെ കാര്യം അന്വേഷിക്കുന്നവരോടു വ്യക്തമായി ഒന്നും പറയുന്നുമില്ല. "ഇപ്പോൾ വരും. വിമാനം വിമാനത്താവളത്തിൽ മീതെയാണ്," എന്തൊക്കെ പറഞ്ഞിരുന്നു. പക്ഷേ, "പൈലറ്റ് മിസ്റ്റർ നായരായിരുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ലിസ്റ്റ് അറിയില്ല" എന്നൊക്കെ പറയുന്നതു കേട്ടപ്പോൾ ഞങ്ങളുടെ സുഹൃത്തുക്കൾ കാര്യം മനസ്സിലാക്കി. നേരെ അപകടസ്ഥലമന്വേഷിച്ചിട്ടു യാത്രയായി.

പുറത്തേക്കു ചാടാനും സാധിക്കാതെ, തെറിച്ചു വീഴാൻ ഭാഗ്യമില്ലാതെ ഒരു എയർ ഹോസ്റ്റസ്സ് പിന്നിലെ പാൻഡിയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ പെൺകുട്ടി മരണത്തെ നേരിട്ടതു വിവരിക്കുക വയ്യ. രക്ഷപ്പെടുത്താനാളില്ല. ആളിക്കത്തുന്ന തീ തന്റെ നേക്കു് അടുത്തടുത്തു വരുന്നു. അതിനെ കാത്തുനില്ക്കുക. കരഞ്ഞു. നിലവിളിച്ചു. ആരു കേൾക്കാൻ. മരണം കാത്തുകൊണ്ടു്, കണ്ടുകൊണ്ടു്, അവർ വെറുതുകി. ഈ സമയത്തും കൊള്ളയടിക്കാൻ സാധ-

നങ്ങൾ കടത്തുകയായിരുന്നു. ഗ്രാമവാസികളും, പോലീസും മറ്റുദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ഇതിലുണ്ടായിരുന്നുവെന്നു പറയപ്പെടുന്നു.

‘ഓപ്പൺ അപ്പ് ക്യാമ്പറൻ, ഓപ്പൺ അപ്പ്’ എന്നു വിളിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന കോ-പൈലറ്റ് ബോധമറ്റു മുഖത്തുനിന്നു രക്തച്ചൊലിച്ചുകൊണ്ട് കുറെ ദൂരെ കിടക്കുന്നു. വിമാനം നിലത്തെത്തിയപ്പോൾ പുറത്തു ചാടി രക്ഷപ്പെട്ടു എന്നു കരുതിയ ഒന്നു ചെന്നിടിച്ചത് ഒരു കല്ലിനു മീതെയാണ്. മസ്കിങ്ങ് പിളർന്ന അദ്ദേഹം പിന്തിരി ഒരുഭാഗത്തു കിടക്കുന്നു. വിമാനം വിട്ടപ്പോഴും അദ്ദേഹത്തെ അപകടം പിൻതുടന്നു.

അങ്ങനെ രക്ഷപ്പെട്ട പതിനേഴുപേർ അങ്ങിങ്ങായി കിടക്കുന്നു. അക്കൂട്ടത്തിൽ ഞാനും പൈലറ്റും നടക്കുന്നു. രക്ഷപ്പെട്ടവരെ എടുത്തു മാറ്റാൻ ചിലർ പാഞ്ഞെത്തി. ഒരു ഏയർഫോഴ്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ജനാർദ്ദനനേയും കോ-പൈലറ്റ് റെസ്സിനേയും അദ്ദേഹത്തിൻ്റെ കാറിൽ ആസ്പത്രിയിൽ എത്തിച്ചു. മറ്റു രക്ഷപ്പെട്ടവർ സഹായം കാത്തു കിടക്കുന്നു. ഈ സമയത്തു് പലരും രക്ഷപ്പെട്ടവരെ കൊള്ളയടിച്ചു. ഒരുഭാഗത്തു ചിലർ മരിക്കുന്നു. ശവങ്ങൾ കിടക്കുന്നു. ബോധമില്ലാത്ത ചിലർ, സഹായം കിട്ടാത്ത ചിലർ, കരിഞ്ഞു പിടയ്ക്കുന്ന ചിലർ, ഇതിനിടയിൽ വിമാനം പൊട്ടിത്തെറിക്കുന്ന ശബ്ദങ്ങൾ. കൊള്ളയടികൾ. വിശ്വസിക്കാൻ വയ്യ. ഒരു ഭീകരം പീണിട്ടുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ നടത്തം തുടന്നു. ഞങ്ങളുടെ നടത്തം അവസാനിച്ചത് മുമ്പിൽ ഒരു കാർ വന്നു നിന്നപ്പോഴാണ്. യൂണിഫോറം ധരിച്ച ഒരു സർദാർജി ഞങ്ങളെ കാറിൽ കയറ്റി. രണ്ടുനാഴിക ദൂരെയുള്ള സഫ്റ്റ് ജങ്ക് ആസ്പത്രിയ്ക്കു നേരെ തിരിച്ചു. എങ്ങനെ വിമാനത്തിൽനിന്നു നിലത്തെത്തിയെന്നോ, ഏതു വഴി, ഏതു മോഡൽ കാറിൽ ആസ്പത്രിയിലെത്തിയെന്നോ ഇന്നും പറയാൻ വയ്യ. നിമിഷങ്ങൾ മാത്രം നീങ്ങുന്നു.

ഈ സമയത്തു് ഫയർ ബ്രിഗേഡ് അപകടസ്ഥളുക്കേക്കു കൂതിച്ചു. ഇനി എത്ര വെള്ളം വേണമെങ്കിലും

ഉപയോഗിച്ചിട്ട് എന്തു കാര്യം. എങ്കിലും കുറെ വെള്ള വണ്ടികൾ സ്ഥലത്തെത്തി വെള്ളം പകർന്നു.

അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട ഞാൻ മറ്റുള്ളവരെ അന്വേഷിക്കേണ്ടതല്ലേ, രക്ഷപ്പെട്ടതാൽ സഹായിക്കേണ്ടതല്ലേ. ബാക്കിയുള്ളവരുടെ കാര്യം അന്വേഷിക്കേണ്ടതല്ലേ എന്നീ സ്വാഭാവികമായി തോന്നേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ഒന്നും തോന്നിയില്ല. അടിയേറാത്ത താടികൾ കൈയ്യുംകുത്തി കാറിന്റെ മുൻസീറ്റിലിരുന്നു. കാരിലുള്ള ആ യാത്രയ്ക്ക് ഒരു പ്രത്യേകതയും തോന്നിയില്ല. മനസ്സ് ഉറങ്ങുകയായിരുന്നു.

എന്നാൽ ആസ്പത്രിയിലെത്തിയപ്പോഴാണ് പരിസരബോധം വീണ്ടും ഉണ്ടായത്. കാഷ്വാലിറ്റിയിൽ ചെന്ന ഉടൻ എന്റെ സ്റ്റേഷനിൽ ശ്രീ വി. യു. ഫ്ലോറിയെ വിളിച്ചു. ഞാൻ എന്തെങ്കിലും പറയുന്നതിനുമുമ്പ് എന്നോട് ചോദിച്ചു: "വരുന്ന വിവരം എന്തെ അറിയിക്കാതിരുന്നത്? ഞാൻ വിമാനത്താവളത്തിൽ വരുമായിരുന്നല്ലോ." അക്ഷമനായ ഞാൻ പറഞ്ഞു: "ഞങ്ങളുടെ വിമാനം തകർന്നു. ഞാൻ ആസ്പത്രിയിൽനിന്നാണ് വിളിക്കുന്നത്. ജനാർദ്ദൻ എന്റെ കൂടെ വിമാനത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. ഇവിടെ കാണാനില്ല. എറണാകുളത്തുള്ള ഭാര്യയെ വിളിച്ചു വിവരം പറഞ്ഞ് പരിഭ്രമിക്കേണ്ട എന്ന് പറയൂ. എന്നിട്ട് ജനാർദ്ദനെ അന്വേഷിച്ച് ഇങ്ങോട്ടു വന്നാൽ മതി. വാർത്താഫോൺസികൾക്കുമുമ്പ് എറണാകുളത്തു വിവരം അറിയിക്കേണം!" ആദ്യം കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം മുഴുവനും ഫ്ലോറിക്കു പിടികിട്ടിയില്ല. എന്റെ പതറിച്ചയില്ലാത്ത സ്വഭാവമിരുന്നിരിക്കാം അതിനു കാരണം. അതോ തമാശ പറഞ്ഞതാകുമോ, എന്നോ മറ്റോ കരുതിയിട്ടാകുമോ? അദ്ദേഹത്തിനു കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം പെട്ടെന്നു മനസ്സിലായി. ഉടൻതന്നെ എറണാകുളത്തു വിവരമെത്തിച്ചു.

എനിക്കു് അക്ഷമ കൂടി. ഈ വിവരം എന്തെങ്ങിനെ അതാക്കെ എത്തിക്കണം. ടെലഫോൺ ഡയറക്ടറിയുടെ ആവശ്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. അപകടത്തിനു് എനിക്കു്



വേണ്ട നമ്പരുകൾ കുറപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല എന്നു തോന്നി പിന്നീട്. ഉടനെ സഹപ്രവർത്തകനായ എ. എൻ. പ്രഭുവിനെ വിളിച്ചു വാങ്ങി കൊടുത്തു: "വിമാനം തകന്നു. കമാരജംഗലം ഉണ്ടായിരുന്നു, ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടു. ആശുപത്രിയിലാണ്. സാരമായ പരിക്കുകളില്ല. വിവരം ഉടൻ ന്യൂസ് ഏഡിറ്റർ മിസ്റ്റർ ബാലചന്ദ്രനെ വിളിച്ചു പറയണം. സമയം പതിനൊന്നായി, കാലത്തെ ഏഡിഷനിൽ ഇറക്കേണ്ടതാണ്. പിന്നീട് പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ ഡയറക്ടറായ (അദ്ദേഹം കമാരജംഗലത്തിന്റെ അടുത്ത ആളായിരുന്നു) മിസ്റ്റർ ശങ്കരനാരായണനെ വിളിച്ചു. ഉത്തരമില്ല. എന്റെ അയൽവാസിയും സ്നേഹിതനുമായ മിസ്റ്റർ ടി. ടി. വസ്ത്രീസിനോടു വിവരം പറഞ്ഞ് ശങ്കരനാരായണനെ അറിയിക്കാൻ പറഞ്ഞു. യു. എൻ. ഐ. ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ മിസ്റ്റർ വി. പി. രാമചന്ദ്രനെ വിളിച്ചു. അപ്പോഴേക്കും ഡോക്ടർ വന്നു" എന്നു വിലക്കി, കാര്യമെന്താണ്? എന്റെ ലോലി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. തിരിഞ്ഞുനോക്കിയപ്പോൾ ശ്രീമതി ജയലക്ഷ്മി എം. പി.യുണ്ട് സ്ട്രെച്ചറിൽ കിടക്കുന്നു. അവരോടു ചോദിച്ചു: "ആരോടെങ്കിലും വിളിച്ചു പറയുമോ?" മറുപടിയില്ല. വീണ്ടും ചോദിച്ചു. ഫലമില്ല. അവർ സൂപ്പനാണ്.

കാഷ്വാലിറ്റിയിൽനിന്ന് ഏമർജൻസി വാർഡിലേക്ക് എത്തിയപ്പോൾ സംഭവങ്ങൾ ഓരോന്നായി എന്റെ മുന്നിലൂടെ കടന്നുപോകുകയാണ്. കുറുകാനാവാത്ത ഒരു ഘോഷയാത്ര. മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിന്റെ, യാത്രയുടെ, എയർഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ, അപകടത്തിന്റെ, ക്യാമ്പ് റെൻകൂടെയുള്ള നടത്തത്തിന്റെ, സർക്കാർ ജിയുടെ. ജയലക്ഷ്മിയുടെ. അപ്പോൾ ഒരു മോഹമുണ്ടായിരുന്നു, ആ അപകടസ്ഥലം ഒരു കാണാൻ. അത് എങ്ങനെ സാധിക്കാനാണ്? ആ അത്യർത്ഥ ആത്മ കേൾക്കാനാണ്? അതാലോചിക്കുമ്പോഴേക്കും തുടങ്ങി ജനപ്രവാഹം—സുഹൃത്തുക്കളുടെ, സഹപ്രവർത്തകരുടെ, അഭ്യയംകാക്ഷികളുടെ, ജീജ്ഞാസക്കളുടെ.



ബോയിങ് 737 യാത്രക്കു കയറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന



പാലം: വിശ്വനാഥസ്വാമിയിലെ കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷം

പിതാക്കൾ-മകൾ





വിലമ്പത്തറയിൽ—കുറുപ്പാലം



... du l'œuf en terre cuite



അിബ്രഹിം അബ്ദുൽ ഹുസൈൻ അബ്ദുൽ ഹുസൈൻ അബ്ദുൽ ഹുസൈൻ



പ്രൊഫർ കൃഷ്ണൻ ജി. പി. ബി. നാൾ ആഗ്രഹത്തിൽ





അദ്വൈതപരിവേഷം ധരിച്ചുകൊണ്ട് സിംഹാസനത്തിൽ ഇരുന്ന്

അപകടത്തെ തോല്പിച്ചു എന്ന മട്ടിൽ ഞാൻ അവിടെ കിടന്നു. ക്ഷീണമുണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും മേലാസകലമുള്ള വേദന അറിഞ്ഞില്ല. വരുന്നവരോടെല്ലാം പലരെയും പിടിച്ചുകിട, പക്ഷേ, എന്നെ ഒഴിഞ്ഞുമാറിയ, അപകടത്തിൻ്റെ കഥ പറഞ്ഞുതുടങ്ങി. ആദ്യത്തെ ദുഷ്സാക്ഷിവിവരണം. ഇതെല്ലാം എനിക്കതെന്നെ ആദ്യം പറയാൻ സാധിച്ചല്ലോ എന്ന സങ്കാധാനതയായിരിക്കും അപ്പോൾ വേദനകൾ ഒന്നും അറിയാൻ ഇടയാവാത്തതു്.

## 5. ആകാശത്തിലെപ്പോലെ ഭൂമിയിലും

വാർത്താവിതരണമെന്ന കല്പവടത്തിന്റെ നിഷ്കർഷയെക്കുറിച്ച് ഓർത്തുപോവുകയാണ്: ഒരു ജനവിമാനം തകരുക, അതിൽനിന്നു പറയത്തക്ക യാതൊരു മുറിവുകളും ചതവുകളും കൂടാതെ രക്ഷപ്പെടുക—വിമാനം ചെമ്പ്യാൻകൂടി വയ്യാത്ത ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം. ഒരു പത്രപ്രവർത്തകൻ കിട്ടുന്ന അപൂർവ്വമായ ഒരു അവസരം. അസൂയാവഹമായ ഒരു നേട്ടം.

പിറേന്നു ഈ വാർത്തയായിരുന്നു പ്രാധാന്യം. രാഷ്ട്രീയമായും പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു വിമാനാപകടം. എന്തെങ്കിലും വിമാനങ്ങളിലും മറ്റു പലരെയും അപകടം കിടക്കി. പ്രഗത്ഭനായ കേന്ദ്രമന്ത്രി മോഹൻ കമാർഗലം, എം. പി. മാർ, അംബാസഡർ, സാഹ്യപ്രവർത്തകർ, ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അങ്ങനെ നാല്പത്തിയെട്ടു പേർ—പലരും തിരിച്ചറിയാൻ പറ്റാത്തവിധം—അപകടത്തിനിരയായിത്തീർന്നു. അവരുടെ ഭാര്യമാരായ മരണവാർത്തയോടൊപ്പംതന്നെ ഞാൻ അത്ഭുതകരമായൊരു രക്ഷപ്പെട്ട കാര്യവും എന്റെ ദുഷ്സാക്ഷിവിവരണവും വേണ്ടത്ര പ്രാധാന്യത്തോടെ എല്ലാ വിനിമയോപാധികളും കൈകാര്യം ചെയ്തു. എന്റെ പേർവെച്ചു കൊടുക്കേണ്ട വാർത്തയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ ഞാൻതന്നെ വിഷയമായിരിക്കുന്നു. റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതു വേറെ ലേഖകനും. കുറച്ചു പേർകൂടി രക്ഷപ്പെട്ടവരിലും, പലരും ഷോക്കോരണം അനുഭവിക്കുന്നതിനാലും, പലരും ഷോക്കോരണം അനുഭവിക്കുന്നതിനാലും എന്തിനേതെന്നു പലർക്കും വിവരം നല്ലാൻ അവസരവും കിട്ടി.

വാസ്തവം പറയട്ടെ, പിന്നീട് അപകടത്തിന്റെ പിറ്റേദിവസത്തെ പത്രങ്ങൾ കണ്ടപ്പോൾ തോന്നി, എന്തിലുള്ള 'ഞാൻ' അപകടത്തെക്കുറിച്ചും വമ്പനാണെന്നും. സാധാരണ മനുഷ്യബോധത്തോടുകൂടി നോക്കുന്ന

മറ്റു പത്രങ്ങൾകൂടി അനുഭവത്തോടെയും സ്നേഹത്തോടെയും പത്രാധിപക്കുറിപ്പുകൾ എഴുതി. അമേരിക്കയിൽനിന്നു പിറോന്നു രാവിലെ മുത്ത സഹോദരൻ വിളിച്ചപ്പോഴാണ് വാർത്തയ്ക്കും എൻ്റെ ദുഷ്സാക്ഷിവിവരണത്തിനും അന്തർരാഷ്ട്രീയപ്രസിദ്ധി കിട്ടി എന്നു മനസ്സിലാകുന്നത്. വാർത്ത, വാർത്ത, വാർത്ത!

എന്നെ ഈ അപകടത്തിൽനിന്നും ഏതു ശക്തിയാണ്, ആരാണ്, രക്ഷിച്ചത് എന്നതിനെക്കുറിച്ച് പല സംസാരങ്ങളും ഉണ്ടായി. അതുതകരമായവിധം, അധിശ്വാസനിയമാവണം, അത് ഒരു പത്രപ്രവർത്തകൻ രക്ഷപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. പിറോന്നു കിട്ടിയ ഒരു കമ്പി—അതു പ്രായം കൂടിയ ഒരു സ്നേഹിതയുടേതായിരുന്നു—എനിക്കു വളരെ ഇഷ്ടപ്പെട്ടു. “നിങ്ങൾ അതുതകരമായവിധത്തിൽ രക്ഷപ്പെട്ടത് എന്നെ നടുക്കുന്നു.”\* പരിശ്രമത്തിൽ അടിച്ച കമ്പിയിൽ വന്ന തെറ്റു് ആ സമയത്തു് നന്നെ നല്ലപോലെ ചിരിക്കാൻ സഹായിച്ചു.

‘ഈശ്വരൻ സ്വന്തം ലേഖകനെ രക്ഷപ്പെടുത്തി’ എന്നു മറ്റൊരു സൂഹുത്തു് എഴുതി. പുതിയ ‘ഈശ്വരാവതാരങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഞാൻ എഴുതിയ ഒരു പുസ്തകത്തിൻ്റെ പേര് ഉള്ളിൽവെച്ച് എഴുതിയതായിരുന്നു അതു്. പക്ഷേ, എന്നെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയ, അല്ലെങ്കിൽ അപകടത്തെ തോല്പിച്ച ഈശ്വരൻ ആരായിരുന്നു എന്ന കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴും കാര്യമായ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമുണ്ട്. ഗുരുവായൂരപ്പനാണ്, അയ്യപ്പനല്ലാതെ മറ്റൊരുമല്ല, ഇതിനു മുൻപേ വിമാനാപകടങ്ങൾകൂടി ഔദ്യോഗിക പരിചയമുള്ള സത്യസായിബാബുതന്നെയാണ് എന്നിങ്ങനെ പോകുന്നു ആ അഭിപ്രായഗതികൾ, എങ്കിലും എല്ലാവരും ദൈവത്തെ സ്തുതിച്ചു, വാക്സി. ഞാൻ യാത്രയുടെ രണ്ടു ദിവസം മുൻപു ഗുരുവായൂർ പോയിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ചിലർ പറഞ്ഞു: “ഇനി രക്ഷപ്പെട്ടത് എന്താണെന്നു ചോദിക്കാറുണ്ടോ?” സത്യസായി ബാബു

\* I was shocked to learn about your miraculous escape.

ഈ രക്ഷപ്പെട്ടതിനെയ്ത് എന്ന് ഇനിയെങ്കിലും മനസ്സിലാക്കാനോ എന്ന് ഒരു ബാബാക്കേന്ത് ആവേശത്തോടെ എഴുതിയോടിച്ചു. ബാബയും ഞാനുമായുള്ള ബന്ധം പരിഗണിച്ച്—ഞാൻ ബാബയെക്കുറിച്ച് എഴുതിയ ലേഖനങ്ങൾ ആരാധകർ ഇഷ്ടപ്പെട്ടിരുന്നില്ല—നോക്കുമ്പോൾ എന്താണു കേന്ത് ഇങ്ങനെ എഴുതിയതെന്ന് അറിയാൻ ശ്രമം ചെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നു. മറുപടി ഉടനെ കിട്ടി: “ബാബ നിങ്ങൾക്ക് ഒരു ജന്മംകൂടി നല്കിയിരിക്കുന്നു. ഈ പുതിയ ജന്മം അദ്ദേഹത്തെക്കുറിച്ച് നല്ല ലേഖനം എഴുതാനാണ്. അത് ഇനിയെങ്കിലും മനസ്സിലാക്കുക.” ഞാനെന്തു ചെയ്യും? ലേഖനമെഴുതിയിട്ടില്ല ഇതുവരെ. രണ്ടാംജന്മംകൊണ്ട് ബാബ ആശിച്ച ഫലമുണ്ടാവില്ല. അപ്പോഴേക്കും കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് കാരനായ ഒരു സുഹൃത്ത് എഴുതി, രക്ഷപ്പെട്ടതു ശരിതന്നെ. ഇനി വൈമാണ്, വിധിയാണു് എന്നൊന്നും പറയരുത്. ‘നിങ്ങളുടെ സിററിൽ അന്നിരുന്ന ആരും രക്ഷപ്പെടുകയായിരുന്നെന്ന് എന്ന് ഒരു ന്യായവും എഴുതിയിരുന്ന അക്കൂട്ടത്തിൽ.

ആ താക്കീതു വായിച്ചുനോക്കുമ്പോഴേക്കും മറ്റൊരു കത്തും: “എല്ലാ സർട്ടിഫിക്കറ്റും വിധിക്കു കൊടുക്കരുത്. വിധിക്കു് ഇതുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ല. എന്നു നിങ്ങൾ ഉടനെ നിങ്ങളുടെ പേരുവെച്ചു പത്രത്തിലേഴുതണം.” എത്ര ബാബാക്കേന്താർ, ഈശ്വരവിശ്വാസികൾ മരിച്ചു, എന്നു വീണ്ടും ഓർമ്മ.

ഇവരെയും ഈശ്വരന്മാരെയും തോല്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ ആപ്പീസിൽനിന്നു് ഒരു അഭിപ്രായപ്രകടനം ഉണ്ടായി. “ഇതു നിങ്ങളുടെ യോഗംകൊണ്ടല്ല. ഭാര്യയുടെ ജാതകഫലമാണു്. (ഞാൻ ഇപ്പോഴും മരിച്ചിട്ടില്ലാത്തതാണോ, അതോ അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടതോ എന്നു വ്യക്തമായില്ല) ഈ സമയത്തു നല്ല നിഗമനങ്ങളിലേ എന്താൻ പാടുള്ളു. ഭാര്യയുടെ ജാതകമല്ലേ എന്നു കരുതി ആ കത്തിടപാടു തുടർന്നില്ല.

പലർക്കും ചോദിക്കാനുള്ള ഒരു ചോദ്യം, നിങ്ങൾ എവിടെയാണ് ഇരുന്നിരുന്നതു് എന്നാണു്. പിൽഭാഗം

ഇതു രണ്ടാമത്തെ നിരയിലായിരുന്നു. ഉത്തരം കേട്ടവർ ഉടൻ നിഗമനത്തിലെത്തും. 'അതാണു രക്ഷപ്പെട്ടത്' എന്ന്. പലരോടും പറയേണ്ടിവന്നു. എന്റെ മുന്നിലും പിന്നിലും വലത്തുഭാഗത്തും ഉണ്ടായിരുന്ന നിരീശ്വരന്മാരും, ഭക്തന്മാരും, ഇന്ത്യാക്കാരും, വിദേശികളും, സ്ത്രീകളും പുരുഷന്മാരുമായ എല്ലാവരും ശ്രുതിയടങ്ങുവെന്ന്. ഇരിക്കുന്ന സീറ്റും രക്ഷപ്പെടലുമായി ഒരു ബന്ധം കാണാൻ എനിക്കു സാധിച്ചില്ല. രക്ഷപ്പെട്ടവർ പലയിടത്തും ഇരുന്നിരുന്നവരായിരുന്നു.

അപകടത്തിന്റെ പിറ്റേന്നു രാവിലെ കാണാൻ വന്ന ആരെയും തിരിച്ചറിയാൻ ഒരു വിഷമവുമുണ്ടായില്ല. കൂട്ടത്തിലൊരാൾ അപരിചിതനായി തോന്നി. 'സാറിനു സുഖമാണോ? ഒരു കത്തു കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. തന്നേക്കുട്ടെ?' കത്തു വാങ്ങി വായിച്ചുനോക്കി. ഒരു ജോലിക്കു ശുപാർശയെപ്പറ്റം വേണ്ടിയുള്ള ശുപാർശയുണ്ടു്. 'ആശുപത്രി വിടട്ടെ, എന്നിട്ടാവാം.' എന്ന് പറഞ്ഞു. അയാൾ വിട്ടില്ല.

"നമ്മുടെ രാമചന്ദ്രനോടോ വിശ്വനാഥനോടോ പറഞ്ഞാൽ അതു ശരിയാകും."

"പറയാം. പക്ഷേ, ഇവിടെനിന്നു പററില്ലല്ലോ!"

"അല്ല, അവരൊക്കെ സാറിനെ കാണാൻ ഉടൻ വരാതിരിക്കില്ല."

അയാൾ ജോലി കിട്ടാതെ അനുഭവിക്കുന്ന കഷ്ടപ്പാട് എന്റെ അപ്പോഴത്തെ നിലയേക്കാളും ദയനീയമായിരുന്നിരിക്കണം എന്നു സമാശ്വസിച്ചു. അല്ലെങ്കിൽ ആ അവസ്ഥയിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞാൽ ഗുണമുണ്ടാകുമെന്ന വിശ്വാസംകൊണ്ടാവാം.

ആസ്പത്രിയിൽ രാത്രി ഒരു ലെലഫോൺകാൾ വന്നു. മദിരാശിയിൽനിന്നു മനസ്സുലാത്തായിരുന്നു. ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടു എന്ന് കേട്ടപ്പോൾ ഞാൻ കൈയിൽ കൊണ്ടുവന്ന ചില കടലാസുകൾ രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നും കൂടി അക്കൂട്ടത്തിൽ അന്വേഷിച്ചു. രക്ഷപ്പെട്ട കോദിവസം കഴി

ഞാൻ മാതൃഭൂമിയിൽനിന്നു യാതൊരു കത്തും കിട്ടിയില്ല. ഏതാണിതിന്നു കാരണം എന്ന് ആലോചിക്കാത്തതായില്ല. പിന്നീടാണു മനസ്സിലായത് ലീവ് റദ്ദാക്കി, എന്നെ നിർബന്ധിച്ചു മടക്കിയതല്ല വിജിഷമായിരുന്നു അതിന്നു കാരണം എന്ന്. അങ്ങനെ അവർ വിജിഷിക്കേണ്ടതില്ല. ഇവിടെയൊക്കെയാണ് വിധിയെ രക്ഷപ്രാപിക്കേണ്ടത്. അപകടവും എന്റെ യാത്രയും ഒക്കെ ഒരു പച്ചിലയും കൂടിയതും പോലെയാണെന്നല്ലാതെ ഏതു പറയാൻ!

ഗവണ്മെന്ററാസ്യത്രിയായിരുന്നെങ്കിലും നല്ല ആതിഥ്യമുദയാഭയോടെയാണു ഞങ്ങളെ സ്വീകരിച്ചത്. നല്ല ചികിത്സ, മനസ്സുസ്സെഹത്തോടെയുള്ള പെരുമാറ്റം, വ്യക്തിപരമായ അന്വേഷണം എന്നിവയെല്ലാം ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇതിൽനിന്നു മുതലെടുത്തവരും ഉണ്ടായിരുന്നു. പൈലറ്റ് ക്യാപ്റ്റൻ നായർ എന്റെ അടുത്ത കിടക്കയിലായിരുന്നു. 'സർ, വാച്ചിൽ ചെളിപറ്റിയിരിക്കുന്നു. അതു കഴുകിത്തരാ'മെന്നു പറഞ്ഞു വാച്ചഴിച്ച സ്ഥലം വിട്ട സുഹൃത്തു് ഇനിയും മടങ്ങിയെത്തിയിട്ടില്ല.

ആസ്യത്രി വിട്ടു കാച്ചുദിവസം കഴിഞ്ഞു് ഒരു പരിചയക്കാരൻ മലയാളിയെ കണ്ടു. അയാൾ ആസ്യത്രിയിലും പിന്നീട് വീട്ടിലും കിടക്കുമ്പോൾ അന്വേഷിച്ചില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, ഇപ്പോൾ കണ്ടപ്പോൾ കണ്ടു കാവംപോലും നടിച്ചതുമില്ല. 'എന്തിനു നിങ്ങളൊക്കെ രക്ഷപ്പെട്ടി' എന്നൊരു മുഖഭാവം. അദ്ദേഹം സ്ഥലത്തെ ഒരു ദിവ്യനും ഭക്തനുമായിരുന്നു. പിന്നീട് അയാൾ എന്റെ ഒരു സ്നേഹിതനോട്, ബാബയെക്കുറിച്ചു ഞാൻ എഴുതിയതിനെപ്പറ്റി വിമർശിച്ചു. അന്നുതന്നെ ഇരുപതുപേർ കോപ്പി അയയ്ക്കാനാവശ്യപ്പെട്ട ബാബയുടെ ഒരു പ്രശാസനപത്രവും കിട്ടി. എന്റെ പുസ്തകപ്പാപ്പകാരൻ കാണാൻ വരുന്നതു് സായിബാബയുടെ ജീവചരിത്രവുമായിട്ടാണു്. കൂട്ടത്തിൽ ഹരേകൃഷ്ണഗുരുവിനെക്കുറിച്ചു് ഒരു പുസ്തകവുമുണ്ടായിരുന്നു. അവ വായിച്ചു മനസ്സുനി കിട്ടട്ടെ എന്നു കരുതിയായിരിക്കും.

വിമാനാപകടം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഒരു പ്രതിജ്ഞയിൽ കയറിയെഴുതാം. എല്ലാവരും ചോദ്യം ചോദിക്കണം. പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം ഉത്തരങ്ങൾ നല്കണം. യന്ത്രാസമയത്തു് എന്താണു ശക്തം കണ്ടതു്, ആരുടെ പ്ലേമാണു സഞ്ചരിച്ചിരുന്നതു്, ഏവിടെയാണിരുന്നിരുന്നതു്, വൈമാനികൻ മദ്യപിച്ചിരുന്നുവോ എന്നിങ്ങനെയുള്ള ചോദ്യങ്ങൾ. വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ടവർക്കുണ്ടു് കോടതി കയറേണ്ടതായും വന്നു. കോടതിക്കു വക്കീലന്മാർക്കും മേൽപ്പറ്റത്തക്കപോലെ പല ചോദ്യങ്ങളും ചോദിക്കാൻ ഞായറിരുന്നു. "വിമാനം പെട്ടെന്നു മേല്പോട്ടു തെറിച്ച് എന്നു നിങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ വാസ്തവത്തിൽ അതു് അതിവേഗത്തിൽ താഴോട്ടു വരികയായിരുന്നില്ലേ. നിങ്ങളുടെ തോന്നൽ മാത്രമല്ലേ അതു്?" എന്നു് അവരവരുടെ ശാസ്ത്രീയബുദ്ധി ഉപയോഗിച്ച് വക്കീലും ജഡ്ജിയും ചോദിച്ചു: "എന്തിന്നു തോന്നിയതു് അങ്ങനെയാണു്." എന്നു മറുപടിയും പറഞ്ഞു. "അതു മേല്പോട്ടു തെറിച്ച് എന്നു തോന്നിയതു ശരിയല്ല. വേഗത്തിൽ കീഴോട്ടു പോകുമ്പോൾ മേല്പോട്ടു പോകുന്നപോലെതോന്നും" എന്നു പറഞ്ഞു വക്കീൽ വാദം തുടന്നു. ആ വക്കീൽ കേസിൽ തോറ്റു.

അപകടഹേതു കണ്ടുപിടിക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിൽ വ്യാപൃതരായിരുന്നു പലരും. ഗവണ്മെൻ്റ് അന്വേഷണക്കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചു. അവരുടെ നിഗമനങ്ങൾക്കു മുൻപു് ഉത്തരം കാണാൻ ചിലർ ഒരുങ്ങി. ഏവിയേഷൻ കാര്യങ്ങൾ പ്രത്യേകം റിപ്പോർട്ടു ചെയ്യുന്ന പത്രപ്രവർത്തകർ ഇക്കാര്യത്തിൽ മുന്നിലുണ്ടായിരുന്നു. അവർ പല കാരണങ്ങളും സ്വയം കണ്ടെത്തി. ഇതൊരു 'അട്ടിമറി'യായിരിക്കുമെന്നു് പോലീസ് ശങ്കിച്ചു. മദിരാശിയിലുള്ള അവരിൽ ചിലർ അപകടം പററിയ രാത്രിതന്നെ എന്റെ സ്നേഹിതൻ മിസ്റ്റർ ആർ. എസ്. പ്രഭുവിനെ വിളിച്ച് 'ക്രോസ്സ് വിസ്താരം ഫോണിൽക്കൂടെ തുടങ്ങി: "നിങ്ങൾ മായവൻ കട്ടിയെ എത്ര കാലമായി അറിയും? എപ്പോൾ അയാൾ മദിരാശിയിൽ വന്നു? എപ്പോൾ പോയി? പോ



കമ്പോൾ പെട്ടിയിൽ എന്തൊക്കെയുണ്ടായിരുന്നു?" ഇത്യാദി വെറും സാധാരണവും നിസ്സാരവും ബുദ്ധിമുട്ടുവുമായ ചോദ്യങ്ങൾ. ആദ്യം അല്പം പരിശ്രമിച്ചുവെങ്കിലും പ്രഭു മനോധൈര്യം വീണ്ടെടുത്ത് ഒരു ചെറുപ്രസംഗം നടത്തി. അതിന്റെ രത്നച്ചുരുക്കം: ഞാൻ കരേക്കാലമായി തെഹിയിലെ മാതൃഭൂമിലേക്കുവന്നതെന്നും, പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ കൂടെ നാട്ടിൽ മാതൃഭൂമി സുവർണ്ണജൂബിലിക്ക് വന്നു മടങ്ങിപ്പോകുകയായിരുന്നുവെന്നും മാറ്റം പറഞ്ഞപ്പോൾ പോലീസ് ആ യജ്ഞം തുടർന്നില്ല. എന്നെ പ്രതിയാക്കാൻ പോലീസ് ഈ വിഫലശ്രമം നടത്തുമ്പോൾ ഞാൻ ആസ്പത്രിയിൽ ഏൽക്കേണ്ടി വാർഡിൽ ഒരുമറിയാതെ കിടക്കുകയായിരുന്നു.

പത്രലേഖകർ കണ്ടുപിടിച്ച വ്യാഴാഴ്ചയായതുകൊണ്ടാണ് അപകടമുണ്ടായതെന്നും. അതു സമർത്ഥിക്കാൻ വേണ്ടി പറഞ്ഞു: "ഇതിനു മുൻപുണ്ടായ രണ്ടപകടങ്ങളും വ്യാഴാഴ്ചയായിരുന്നു." ഗവേഷണബുദ്ധിയുള്ള മറ്റൊരു പത്രപ്രവർത്തകൻ ഏഴുതി: "അപകടം പററിയ സ്ഥലത്ത് ഒരു ഫക്കീറിന്റെ ശവകുടീരമുണ്ട്"നും. "പ്രത്യേകം ചില വ്യാഴാഴ്ചകളിൽ ഫക്കീർ പ്രാർത്ഥനയ്ക്കുവേണ്ടി ഉയിർത്തെഴുന്നേല്പാറുണ്ട്"നും, "ആ സമയത്തു വിമാനം അതിന്റെ മീതെ പറന്നാൽ തകരുമെ"നും. ശാസ്ത്രീയബുദ്ധിയുള്ള മറ്റുചിലർ പറയാനാണായിരുന്നത്. "ആ മാഗത്തുള്ള ഒരു ഹൈക്കേബിൾവയർ അവിടെ ഒരു കാരനവലയം സൃഷ്ടിച്ചിരുന്നു"വെന്നും "അതിന്റെ അടുത്തുകൂടി പറക്കുന്ന വിമാനത്തെ ആ വലയത്തിന്റെ ചുഴിയിൽപെടുത്തുന്നു"വെന്നുമാണ്. ഹോസ്സസ്സിനെ മടിയെടുത്തിട്ട് പൈലറ്റ് വിമാനം പറപ്പിച്ചിരുന്നുവെന്നും, പൈലറ്റ് മദ്യപിച്ചിരുന്നുവെന്നുള്ള കാരണങ്ങളും പിന്നീട് കേൾക്കുകയുണ്ടായി. എന്തിനു പറയുന്നു എല്ലാവരും പുതിയ പുതിയ അപകടകാരണങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിൽ വ്യാപൃതരായി. ഇതൊക്കെ കേട്ട് എന്റെ സുഹൃത്തിന് നഷ്ടബോധമുണ്ടായി. "അവരോടൊക്കെ പറയണം, എയർഹോസ്സസ്സ്"പുറത്തായ്തുകൊണ്ടാണ് അപകടം

കടം പററിയത്. ആ സമയത്തു് അവർ വിമാനത്തിൽ പരിചരിക്കരുത്."

അങ്ങനെയിരിക്കെ പിറേറന്ന രാവിലേ പ്രായഃചെന്ന ഒരു സ്ത്രീകൾ പ്രസാദം കൊണ്ടുവന്നതന്നു, ഒന്നും വേറെ ലഭിച്ചതുമില്ല പറ്റഞ്ഞതുമില്ല. "ആരായാലും നിങ്ങളെ രക്ഷിച്ച ശക്തിക്കു നന്ദി" എന്ന സമീപനമാണവരുടെതു്. പിന്നീടു കര ഗ്രാമീണർ വന്നു, വലിയ തലക്കെട്ടും കടുക്കരുമായിട്ടു്. രക്ഷപ്പെട്ടവരെ കാണുന്നതു ഭാഗ്യമായി അവർ കരുതി. പലരും പ്രദേശവസ്തുക്കൾ കാണാൻ പോകുന്നപോലെ ഞങ്ങളുടെ അടുത്തുള്ളതെന്തിങ്ങി. സുന്ദരികളായ ആറു് ഏയർഹോസ്റ്റസ്സുകൾ വന്നു് സുഖം നേർന്നുനടത്തി. പറക്കൽ തൊഴിലാക്കിയിരിക്കുന്ന അവരുടെ മൂന്നു സഹപ്രവർത്തകർ ഈ അപകടത്തിൽ കരിച്ചു.

കര പ്രസിദ്ധി കിട്ടി. പറയത്തക്ക മുറിവുകളുണ്ടായില്ല. 'ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ടാൽ ഇതാണത്രെ വെങ്കിൾ മോശമല്ലല്ലോ കാര്യം' എന്നു തോന്നുന്ന ചിലർ നമ്മുടെ കൂട്ടത്തിലില്ലേ എന്നെന്നിങ്ങ പലപ്പോഴും തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. ഏതോടു പൊതുവേ പലരും കാണിക്കുന്ന സഹസാപവും രക്ഷപ്പെട്ടുകൊണ്ടു തരുന്ന പ്രാധാന്യവും ചിലരെ വിശ്വസിച്ചിട്ടില്ലേ എന്നും തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. അതുകാരണം അവർ എന്തെങ്കിലും കഥകൾ ചമയ്ക്കുന്ന തൊഴിലിൽ ഏർപ്പെട്ടു എന്നു് എനിക്കു് വിചാരിക്കാൻ ന്യായമുണ്ടു്. "അപകടത്തിൽ ഒരു വസ്തുവും പററിയില്ല. പക്ഷേ, സുഖമല്ലേ. ഇരുപതിനായിരം ഉറപ്പിക നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടി" എന്നു് ഒരു കൂട്ടർ പറഞ്ഞു പറത്തി. അതായിരുന്നു ഇതിലെ ഒരു പ്രധാനകഥ. "ആദ്യം ഏതായിരുന്നിന്നു് എന്നെ എന്താകാണു് ആദ്യം വിളിച്ചില്ല. എന്നാൽ എനിക്കു പ്രധാനമന്ത്രിയെ വിവരം ആദ്യം അറിയിക്കാമായിരുന്നു" എന്നു പറഞ്ഞ ഒരു രാഷ്ട്രീയക്കാരനുമുണ്ടു് ഇക്കൂട്ടത്തിൽ.

അപകടത്തിൽ നഷ്ടപ്പെട്ട സാധനങ്ങൾക്കു കിലോവിന്നു തുററിയിരുപത്തിയഞ്ചു രൂപ എന്ന കണക്കിൽ

ഇന്ത്യൻ ഏയർലൈൻസ് നഷ്ടപരിഹാരമായി നല്ലം. ഏൻറെ പെട്ടിയിൽ രണ്ടുകിലോ കായ് വറുത്തതാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. പതിനഞ്ചുറപ്പിക നഷ്ടപരിഹാരം കണക്കാക്കേണ്ട അതിന് ഏനിക്കു ഇതന്തറിയമ്പതു രൂപ കിട്ടി എന്നതു ശരിതന്നെ. ഇക്കം കുറവുള്ള വില പിടിച്ച മറ്റു പല സാധനങ്ങളും പെട്ടിയിലുണ്ടായിരുന്നതും കണക്കിലെടുക്കണമല്ലോ. നാലു പ്ലേബോയ് മാ സികകൾക്ക് ഏതു നഷ്ടപരിഹാരം നല്കാനാവും. വഴിക്കു വെച്ച് ജനാർദ്ദൻ അവ ഒരു മറിച്ചുനോക്കാൻവേണ്ടി ചോദിച്ചു. വല്ലവതം കാണം, ഭർഹിയിൽ ചെന്ന വിസ്മരിച്ചു കാണാമെന്നു പറഞ്ഞു. ഞാനും ജനാർദ്ദനും ബാക്കിയായി. ഈ അപകടം വലിയ അംഗീകാരം കിട്ടാൻ ചിലരെ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങളെ ചികിത്സിച്ച ഡോക്ടർ ഗുപ്തന് പത്മഭൂഷൺ. അദ്ദേഹം സർവ്വമാ അതർഹിക്കുന്നു. വേണ്ടത്ര ജാഗ്രതയോടെ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരെ ആശുപത്രിയിൽ പ്രവേശിപ്പിച്ചു പ്രഥമശുശ്രൂഷ നടത്തിയ അദ്ദേഹം വലിയ ഒരു മനുഷ്യസ്നേഹിതരുടെയാണ്. പിന്നീട് അവാർഡ് കിട്ടിയത് ഫ്ളൈറ്റ് ലെ ഫ്ളൈറ്റ് അനിൽകുമാറിനാണ്. അപകടസ്ഥലത്തു ചെന്ന യാത്രക്കാരെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ ഏറ്റുത്ത മുൻകൈകാരണം ഗവണ്മെൻറ് 'അതിവിശിഷ്ടസേവാമേഡൽ' അദ്ദേഹത്തിനു നല്കി. അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ പറഞ്ഞു: "അപകടസ്ഥലത്തു" ആദ്യത്തെതിയ ഇദ്ദേഹം ഇന്ത്യൻ രാജ്യരക്ഷാസൈന്യത്തിൻറെ മഹത്തായ പാരമ്പര്യം പുലർത്തി" എന്നു്. പക്ഷേ, അദ്ദേഹത്തെക്കാളും മുമ്പെ സ്ഥലത്തെത്തി എന്നെയും, പൈലറ്റിനെയും, വേറെ രണ്ടുപേരെയും രക്ഷപ്പെടുത്തിയ സർദാർജിയെ ആരും ഓർമ്മിച്ചില്ല. അയാൾ ഒരു ഏ. ഐ. ആർ. ഡ്രൈവറായിരുന്നു. അഖിലേന്ത്യാറോഡിയോവിനു് ഒരു പാരമ്പര്യവും പുലർത്താനില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണോ, ഇയാൾ അപഗണിക്കപ്പെട്ടതു്! അതോ 'നാലാംക്ലാസ്സ്' സർക്കാർജോലിക്കാരനായതുകൊണ്ടോ? ഇക്കാര്യം ഞാൻ ഭർഹിയിലെ ഒരു പത്ര

ത്തിലെഴുതിയപ്പോൾ അയാൾക്കും കിട്ടി ഒരു അവാർഡ്—  
വെറും ഇരുനൂറ്റുപിടി!

സത്യം പറയട്ടെ, ഈ അപകടം എനിക്കു വലിയ തുകകൾ കടംകിട്ടാൻ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു സ്നേഹിതൻ പെട്ടെന്നു മോസ്കോവിലേക്കു പോകേണ്ടിവന്നു. ടിക്കറ്റുവാങ്ങാൻ കാശില്ല. ഞാൻ ഒരു ട്രാവൽ ഏജൻസിനെ സമീപിച്ചു. സാധാരണ ടിക്കറ്റുകൾ തരാറുള്ള അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, ഈ ടിക്കറ്റിനുള്ള അനുമതി മേലധികാരിയുടെ കൈയിൽനിന്നു വാങ്ങണം. മാനേജിങ് ഡയറക്ടറെ പരിചയപ്പെടുത്തി.

“നിങ്ങളാണോ മായവൻകുട്ടി?”

“അതെ.”

“കാപ്പി കുടിക്കൂ, എന്നിട്ടാവട്ടെ വർത്തമാനം.”

കാപ്പി വന്നു. അയാൾ പ്രശ്നമെന്താണെന്നു ചോദിച്ചു. ഉടൻതന്നെ ടിക്കറ്റു കൊടുക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശവും നല്കി. അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടതുകൊണ്ട് എന്നിലുള്ള വിശ്വാസം വലിച്ചിരിക്കണമെന്നല്ലാതെ എന്തു പറയും!

അപകടത്തിനുശേഷം ആദ്യം നാട്ടിൽ പോകുകയായിരുന്നു. ഒരുവിധത്തിലും മടിരാശിയിൽനിന്നും കൊച്ചിക്കു റിസർവേഷൻ കിട്ടാനില്ല. ജനറൽ മാനേജർ നിസ്സഹായത പ്രകടിപ്പിച്ചു. പതിവില്ലാത്തവിധം ടി. ടി. യും, അപ്പോൾ സ്റ്റേഷനിൽ ഡോക്ടർ ഹെൻറി ആസ്റ്റിൻ എം. പി.യെ കണ്ടു. ഒരു റെയിൽവേ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അടുത്തു കൊണ്ടുപോയി വിവരം പറഞ്ഞു: “വിമാനാപകടത്തിൽ രക്ഷപ്പെട്ട ആളാണ്. വിമാനത്തിൽ പോകാൻ പററില്ല. എങ്ങനെയെങ്കിലും ഒന്നു ശ്രമണം.” ടിക്കറ്റു കിട്ടി. സുഖമായിരുന്നു യാത്ര. വണ്ടിയിൽ ഈ കാര്യം സഹയാത്രികന്മാരും അറിഞ്ഞു. എന്റെ അപ്പർ ബത്തിനു പകരം അയാളുടെ ലോവർബത്തു് എന്നിക്കു തന്നു. ഞാൻ ഉച്ചത്തിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ട എന്നു കരുതിയിരിക്കും.

വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഞാൻ വിമാനത്തിൽ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ മറ്റുള്ള യാത്രക്കാർക്കു കരപ്പെട്ടു പേടി

തോന്നാറുണ്ട്. പലരും അതെന്നോട് നേരിട്ടും അല്ലാതെയും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിന്നിടയിൽ ഒരു സ്നേഹിതൻ ഒരു കഥ പറഞ്ഞു. ഒരാൾക്കു മദിരാശിയിൽനിന്നു ദൽഹിയിലേക്കു വരണം. യാത്രയിൽ പരിഭ്രമമുള്ള ആളാണ്. ഞാൻ വിമാനത്തിലേയ്ക്കോ ഏണറിയണം. ആ സമയത്തു ഞാൻ മദിരാശിയിലുണ്ടായിരുന്നു. അദ്ദേഹം വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ച് ഏൻ്റെ പേർ അന്തർബ്ബാഹ്യാൽ ഞാൻ യാത്രചെയ്യുന്നില്ല എന്നു ബോധ്യപ്പെട്ടശേഷമേ യാത്ര ചെയ്തുള്ളൂ...

നഷ്ടപരിഹാരത്തിൻ്റെ കാര്യം പറഞ്ഞുവല്ലോ. ചിലർ മുതലെടുത്തവരുമുണ്ട്. രക്ഷപ്പെട്ട ഒരാളുടെ മംഗല്യസൂത്രത്തിന്നു അടിക്കടി വിലക്കയറ്റം. ആദ്യം ഒരു നിശ്ചിതസംഖ്യ ആവശ്യപ്പെട്ടു. പിന്നീട് അതിൻ്റെ ഒന്നരയ്ക്കു ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതു നാലിരട്ടിയായി. സ്വർണ്ണത്തിന്നു അതിയേകരമായ വിലക്കയറ്റമാണ്! എന്നാൽ നേരേമറിച്ചുള്ള ഒരനുഭവവുമുണ്ട്. അപകടത്തിന്റെ മുന്നാംദിവസം ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് രക്ഷപ്പെട്ട ഏല്ലാവർക്കും കുറച്ചു പണം തന്നെ. അത്യാവശ്യങ്ങളായ കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ രക്ഷപ്പെട്ട ജപ്പാൻകാരൻ്റെ അടുത്തു ചെന്നപ്പോൾ ഒരു തോക്ക് ആവശ്യപ്പെട്ടു: "അതുകൊണ്ടു എന്നെ വെടിവെയ്ക്കൂ. പണവുകൊണ്ടു വന്നിരിക്കുന്നു!" വേറൊരാൾ പണം വാങ്ങി ജപ്പാൻവെസ്റ്റാൻ വിസമ്മതിച്ചു. അങ്ങനെ കണക്കു തീർക്കേണ്ട എന്ന നിലപാടായിരുന്നു അത്. മറ്റൊരു ജപ്പാൻകാരൻ ശബ്ദകോശം കൊണ്ടുവരാൻ പറഞ്ഞു. അയാൾക്കു ഇംഗ്ലീഷ് കുറച്ചേ അറിയാമായിരുന്നു. ഡിക്ഷണറിയിൽ രണ്ടു വാക്കുകൾ കാണിച്ചുകൊടുത്തു: 'ഐ റെഫ്യൂസ്'.

ഈ അപകടത്തിന്നു ശരിക്കും ഒരുകൊല്ലം മുൻപുണ്ടായ മറ്റൊരു വിമാനാപകടത്തോടു ഏനിക്കു അടുത്തു ബന്ധപ്പെടേണ്ടിവന്നു. ശ്രീ ഗോദവർമ്മനാമൊ കല അച്ചരയിൽ ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ട മരിച്ചു. ഏനിക്കു അന്യരാനെ നല്ല പരിചയമായിരുന്നു; വലിയ ബഹുമാ

നവം. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ദൃഢദേഹം രേഖിക്കുക കൊണ്ടു വരാം. അതു തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് അയയ്ക്കാം. ഉള്ള ചുമതലയുടെ പ്രധാനമാഗം എനിക്ക് ഏല്പേണ്ടിവന്നു. എന്റെ അപകടം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ശ്രീമതി കാർത്തിക തിരുനാൾ തമ്പുരാട്ടി എഴുതി: "വിമാനാപകടത്തിൽ നിന്നു രക്ഷപ്പെടുക എന്നത് എത്രവലിയതാണ് എന്നെ നിർഭാസം. മാധവൻകുട്ടിയെ നേരിട്ടു പരിചയമില്ല. എങ്കിലും കഴിഞ്ഞുകാലം വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ട എന്റെ ഭർത്താവിന്റെ കാര്യത്തിൽ കാണിച്ച സ്നേഹവും സഹായവും ഞാൻ ഇപ്പോഴോർമ്മിക്കുന്നു." വാസ്തവത്തിൽ മനസ്സിലാക്കിപ്പിടിക്കുന്ന ഒന്നായിരുന്നു ചെറിയതെങ്കിലും വലിയ ആ എഴുത്തും. മദിരാശിയിൽനിന്നും എനിക്ക് നേരിട്ട പരിചയമുള്ള ഒരു വലിയ ബിസിനസ്സുകാരൻ നല്ലൊരു കത്തെഴുതി: "താങ്കളുടെ രക്ഷപ്പെടൽ എന്നെ അത്യധികം സന്തോഷിപ്പിക്കുന്നു"വെന്നും, "താങ്കൾ ഇനിയും എത്രയോ നല്ലകാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ പോകുന്നു"വെന്നും, "ഇനിയും അത്യൽക്കുറവേണ വർത്തിക്കട്ടെ" എന്നും മറ്റുമായിരുന്നു കത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കം. എന്നോട് കാണിച്ച സന്മനസ്സിനു നന്ദി തോന്നി. അടുത്ത തപാലിൽ മറ്റൊരു കത്തു വന്നു. ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ സഹോദരൻ്റെ. അതേ വാചകങ്ങൾ, അതേമട്ട്, ഒപ്പമാത്രം വ്യത്യാസം. കാര്യങ്ങൾ പരിചയമായിട്ടായി എത്ര മംഗിയോടെ നിവ്ഹിക്കുന്നു എന്നു തോന്നി. ആദ്യം തോന്നിയ നന്ദിയുടെ ആഴം സ്വാഭാവികമായും കുറയ്ക്കാൻ ആ പരിചയം കൂട്ടിനിന്നു.

ഈ അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷം പലരും ഏവിയേ ഷൻകാര്യങ്ങളിൽ വൈദഗ്ദ്ധ്യം നേടിയതായിത്തോന്നി. പാപ്പാലിമാ, ട്രൈൽമാക്കർ, ഐ. എൽ. എസ്., നോട്ടാ ആർട്ടിമീറർ മുതലായ പ്രയോഗങ്ങൾ എല്ലാവരും ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങിയിരുന്നു. യാത്രക്കാർക്ക് ഇവയുടെയൊക്കെ കീടപ്പ് അറിയാമെന്നായി. ഇത്രയധികം ഏവിയേ ഷൻബോധം അപകടവും ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടാവില്ല. അപകടത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയപ്രാധാന്യമാണ് അതിനു കാര്യം.

ണം. ചില വിമാനയാത്രക്കാർ അപകടം കഴിഞ്ഞ കാലത്തു് സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ ആരട്ടിമീറ്റർ, ഐ. ഫുൽ, എസ്. എന്നിവ പ്രവർത്തിക്കുന്നോ എന്നും പൈലറ്റും മറ്റും ആരോക്കെയൊന്നെന്നും അന്വേഷിച്ചിരുന്നു. ഏയർ ഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ കാര്യം അന്വേഷിക്കാറുണ്ടാവില്ല.

നാട്ടിൽനിന്നു് ദർപ്പിക്കു മടങ്ങുന്നതിനു മുൻപു് ഞാനും, ഞങ്ങളുടെ തിരുവനന്തപുരം ലേഖകൻ ശ്രീ പി. സി. സുകുമാരൻനായനും, കേരള പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പു് ഡയറക്ടർ ശ്രീ ജി. വിവേകാനന്ദനും, തിരുവനന്തപുരം എ. ഐ. ആർ. ലേഖകൻ ശ്രീ ശാന്തകുമാരൻനായനും (ശാന്തൻ) കൂടി കോഴിക്കോട്ടുനിന്നു കൊച്ചിക്ക് വരികയായിരുന്നു. യാത്രയ്ക്കുമുൻപു ബാബയെക്കുറിച്ചു ഞാൻ കനംകുറഞ്ഞു സംസാരിച്ചു. ശാന്തനും മറ്റും അതു തീരെ രസിച്ചില്ല. യാത്ര തുടങ്ങിയപ്പോൾ കൊട്ടുകാറ്റും മഴയും കൂടിയപ്പോൾ യൂണിവേഴ്സിറ്റി പരിസരത്തെത്തുമ്പോഴേക്കും മുന്നോട്ടു പോകാൻ വയ്യാതായി. റോഡിലാകെ മുട്ടിനു വെള്ളം. കാർ ശരിക്കു് ഓടാതെ യുദ്ധമായി. പതുക്കെ കാർ നിർത്തി. നാലഞ്ചുവരെ അകലെ ഓരോ ബസ്സുകാത്തു നിൽപ്പുണ്ടായിരുന്നു. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു് അയാൾ ടോർച്ചുടിക്കുന്നുണ്ടു്. കാറിനു് ഏതുപററി എന്നു നോക്കാൻവേണ്ടി ടോർച്ചു ചോദിച്ചു. "ഇതു തന്നാലേ ഞാനിവിടെ എത്തുമെങ്കിലും? ബസ്സു വന്നാലോ?" രക്ഷയില്ല. യൂണിവേഴ്സിറ്റി വളപ്പിൽ കാർ ഉത്തിക്കയറ്റി. കാവല്ലാർൻ വാതിൽ തുറന്നു. ഞങ്ങൾ അകത്തുകയറിയിരുന്ന് ഉടൻ സാക്ഷയിട്ടു പുട്ടുകയും ചായയും, പ്രോ വൈസ് ചാൻസലറെ അറിയുന്ന സ്റ്റേജിൽ അദ്ദേഹത്തെ വിളിക്കാനായി ടെലഫോൺ അന്വേഷിച്ചു.

"ടെലഫോണുണ്ടു് സാരെ."

സമാധാനമായി.

"എവിടെ?"

"പക്ഷേ, അതു പുതിയയിട്ടിരിക്കുകയാണു്. താക്കോലില്ല."

ദേഷ്യംവന്നു.

“ഇവിടെ വെള്ളം കുടിക്കാൻ കിട്ടുമോ?”

“ഉവ്വ്.”

വീണ്ടും സമാധാനമായി.

“പക്ഷേ, കൊണ്ടുത്തരാൻ ആളില്ല.”

എന്തിന് പറയുന്നു! കിട്ടിയ മാതൃകയും മനോരമ യുദ്ധമാക്കിയെടുത്തു് ആ നിലത്തു ഞങ്ങൾ ആ രാത്രി കിടക്കാൻ തീർച്ചയാക്കി. അഥവാ പുറത്തു പോകണമെങ്കിലും തരമില്ല. രാത്രി വനകയറിയവരെ പുറത്തു പോകാൻ സമ്മതിക്കത്തക്കതല്ല എന്നു വിചാരിച്ച ഞങ്ങളെ അടച്ചിട്ടിരിക്കുകയല്ലേ? വിവേകാനന്ദൻ ഉറക്കംവന്നില്ല. ശാന്തൻ ഗാഢമായി ഉറങ്ങി. സുകുമാരൻനായർ കൂസലില്ലാതെ കൂക്കംവലിച്ചു. ആരെങ്കിലും ഞങ്ങളെ ഉപദ്രവിച്ചാലോ എന്നായിരുന്നു വിവേകാനന്ദന്റെ ഭയം. കരേക്കുഴിഞ്ഞപ്പോൾ അദ്ദേഹം കാവല്ലാരനെ വിളിച്ചു: “വാച്ചറേ, വാച്ചറേ.”

ഉത്തരമില്ല.

വീണ്ടും വിളിച്ചു. മൂന്നുപ്രാവശ്യം. ഫലമില്ല.

“വാച്ചർസാരേ” എന്നു വിളിച്ചു.

അയാൾ അനായാസേന ഉണർന്നു.

“വാതിൽ തുറക്കൂ, മൂത്രമൊഴിക്കണം.”

“അതിരിക്കട്ടെ,” എന്നായിരുന്നു മറുപടി.

എന്തിന് പറയുന്നു, രാത്രി മുഴുവൻ അങ്ങനെ ബന്ധനസ്ഥരായി കഴിയേണ്ടിവന്നു. ബാബയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞതിന്റെ ശിക്ഷയാണെന്നു പറയാനാളുണ്ടാവും എന്നു പിറ്റേന്ന് സുകുമാരൻനായർ പറഞ്ഞു. വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഈ സംഭവം അപകടത്തിന്റെ മുന്നോടിയായി കാണാൻ ശ്രമിച്ചവരുണ്ടു്. അവരോടു് “അതിരിക്കട്ടെ” എന്നു ഞാനും പറഞ്ഞു. വിമാനാപകടത്തിന്റെ കാരണം വേറെയാണു്.

എന്തായാലും അപകടം ഇന്നും ആരാലും തിരിച്ചറിയപ്പെടാതെ പലപ്പോഴും പിടികൊടുക്കാതെ നടക്കുകയാണു്.



## 6. ചോദ്യങ്ങൾ അവശേഷിക്കുന്നു

ഈ അപകടത്തിന് പതിവിൽകൂടിത്തന്നെ പ്രാധാന്യമുണ്ടായിരുന്നു. ജനങ്ങൾക്കു സാധാരണ വിമാനാപകടങ്ങളിൽ സ്വാഭാവികമായും ഉണ്ടാവുന്ന താല്പര്യത്തേക്കാളും ശ്രദ്ധയുണ്ടാവാൻ ഉതിരായ കാരണവുമുണ്ടായിരുന്നു. തന്മൂലം മന്ത്രി കമാരകംഗലം, ഏതാനും പാർലിമെന്ററംഗങ്ങൾ, പ്രഗല്ഭനായ ഒരു ട്രേഡ് യൂണിയൻ നേതാവ്, ഒരു അംബാസഡർ എന്നിങ്ങനെ ഒട്ടപേർ ചരിച്ചു എന്നത് അപകടത്തിന്റെ കാരണം അറിയാൻ പലരെയും ഉത്സുകരാക്കി. ദേശീയതലത്തിൽ മരപകടത്തിനും ഇത്രയധികം പ്രാധാന്യമുണ്ടായിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല, ഇത് ഒരു അട്ടിമറിയുടെ ഫലമാണെന്നും, പൈലറ്റിന് മദ്യപിച്ചിരുന്നുവെന്നും, പൈലറ്റിനു ലൈസൻസ് ഇല്ലായിരുന്നുവെന്നും, വിമാനമിറങ്ങുന്ന സമയത്ത് പൈലറ്റിന്റെ മടിയിൽ എയർ ഹോസ്റ്റ് ഇരുത്തിരുന്നുവെന്നും, വിമാനത്താവളത്തിലെയും വിമാനത്തിലെയും പല ഉപകരണങ്ങളും തരംതാഴ്ന്നതായിരുന്നെന്നും മറ്റുമുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ പുറത്തു വന്നതോടുകൂടെ അപകടത്തിന്റെ ഗൗരവം വർദ്ധിച്ചു. കൂടാതെ, കഴിഞ്ഞ ഒന്നിൽപ്പിലാറും കൊല്ലങ്ങൾക്കുള്ളിൽ മതീഹിയിൽ വിമാനമിറങ്ങുന്ന സമയത്ത് ഉണ്ടാവുന്ന മൂന്നാമത്തെ അപകടമാണ് ഇതെന്നത് ഈ അപകടത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം വർദ്ധിപ്പിച്ചു.

പിറേറത്തന്നെ ഗവണ്മെന്റ് ഒരു അന്വേഷണക്കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചു. മതീഹി ഹൈക്കോടതിയിലെ ഒരു ജഡ്ജിയായ ജസ്റ്റീസ് രാജീവ് സച്ചാർ അന്വേഷണക്കമ്മീഷനായി നിയമിക്കപ്പെട്ടതോടുകൂടെ എല്ലാ ശ്രദ്ധയും അങ്ങോട്ടായി. അപകടത്തിന്റെ ദേശീയപ്രാധാന്യം അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ നടപടികൾക്കും കിട്ടി.

ആസൂത്രി വിട്ടു വീട്ടിൽ വിശ്രമിക്കുന്ന എന്റെയടുത്തു് ഒരു സ്നേഹിതൻ വന്നു. ഒരു കടലാസ് ഒപ്പിടവി

ക്കാനായിട്ട്. ഈ അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ്റെ മുൻപിൽ എനിക്കുവേണ്ടി ഹാജരാകാൻ ഒരു വക്കീലിനു താല്പര്യമുണ്ടെന്നും, മരിച്ചതും മരിക്കാത്തതുമായ പല യാത്രക്കാരുടെയും വക്കീലായി ഹാജരാകുന്നത് ആ വക്കീലാണെന്നും, രാജ്യസ്നേഹം മാത്രമാണ് ഇതിനു കാരണമെന്നും ഫീസ് ഒന്നും ചേരുന്നെന്നും പറഞ്ഞു. ഈ അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ്റെ മുൻപാകെ വാദിച്ചാൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു എന്നതായിരിക്കാം ഇങ്ങനെ കക്ഷികളെ കിട്ടാനുള്ള ശ്രമങ്ങളുടെ പിന്നിലുള്ള ഒരു കാരണം. പ്രതിയും അന്യായക്കാരനും അല്ലാത്ത സ്ഥിതിക്ക് ആ സൗജന്യം ഞാൻ സ്വീകരിച്ചില്ല. എന്തായാലും അപ്പോഴേക്കും ശ്രീമതി കമാരമംഗലം അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ്റെ മുൻപാകെ വക്കീലിനെവെച്ചു വാദിക്കുന്നു എന്ന വാർത്ത നാടുമുഴുവൻ പാഞ്ഞു. അപകടത്തെ പ്രതിഷ്ഠിച്ചിരിക്കുന്ന വിസ്താരം ചെറുതല്ല. ഇതാദ്യമത്രേ. പിന്നീട് കോടതിയിൽ പെലറ്റ് ഏതൊരു ചോദ്യം: "വക്കീലിനെവെച്ചു വാദിച്ച ജയിക്കാൻ ഇതാദ്യമത്രേ ഇക്കാര്യം? കോടതിയുടെ ചുമതല അപകടത്തിൻ്റെ യഥാർത്ഥകാരണം കണ്ടുപിടിക്കുകയല്ലേ?"

വീട്ടിലെത്തിയതിൻ്റെ പിറ്റേന്ന് വൈകുന്നേരം എനിക്ക് അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ്റെ ഒരു സെൻസ് വന്നു. അടുത്താഴ്ച കോടതിയിൽ ഹാജരാകണമെന്നും അല്ലാത്തപക്ഷം ഇന്ത്യൻ ശ്രീമിനിൽ നിയമാനുസരണം ഏൻ്റെപേരിൽ നടപടിയെടുക്കുമെന്നും. അപകടത്തിൽപ്പെട്ടാൽ പോരാ ഇങ്ങനെ ഒരു ഭീഷണിക്കും വിധേയനാകുന്നു എന്നാണ് ആദ്യം തോന്നിയത്.

അതിന്നിടയിൽ വേറൊരു വക്കീൽ സമീപിച്ചു: "നിങ്ങൾ ട്രഷററിയുടെ വിവരണം നൽകിയപ്പോൾ നിലത്തു വെട്ടിയ വെട്ടിൽ വിമാനം കേൾക്കാൻ കഴിയാതെ പോയതോടുകൂടി തോന്നി എന്ന് അപകടഭീഷണി പറഞ്ഞില്ലേ? അത് കഴിഞ്ഞാൽ പെട്ടെന്നു പതിച്ചത് എന്ന് കോടതിയിൽ പറയണം. അതിനുവേണ്ടി ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുന്ന കാര്യം ഞാനേറു."

പക്ഷേ, ആ വക്കീലിനു നിരാശയായിരുന്നു ഫലം. ആരു തോല്പുന്നതിലും ജയിക്കുന്നതിലും എനിക്കു താല്പര്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നോട് സംഘട്ടനത്തിന് ഒരുങ്ങിയ അപകടം ഏതുവഴിക്കു സമീപിച്ചു എന്നറിയാതെ നെ മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ.

കോടതിമുൻപാകെ വക്കീലന്മാർ പ്രസക്തവും അപ്രസക്തവുമായ പലതും ചോദിച്ചു. പലപ്പോഴും അന്വേഷണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശത്തേക്കുറിച്ചതന്നെ സംശയങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാനേ അതു സഹായിച്ചുള്ളൂ.

ഏകദേശം ഒരുമാസത്തോളം നീണ്ടുനിന്ന അന്വേഷണം. പൈലറ്റിനെയും കോ-പൈലറ്റിനെയും രക്ഷപ്പെട്ടു എന്നെയും ജനാർദ്ദനനെയും മറ്റും കമ്മീഷൻ വിസ്തരിച്ചു. വിമാനം ഉണ്ടാക്കിയ ബോയിങ് കമ്പനിക്കാൾക്കും പലരുടെയും അഭിപ്രായങ്ങൾ കമ്മീഷൻ തേടി. സാക്ഷികളായി കാലാവസ്ഥാനിരീക്ഷണകേന്ദ്രം, ഇന്ത്യൻ ഏയർ ലൈൻസ്, ഫയർ ബ്രിഗേഡ്, പോലീസ് വകുപ്പ് എന്നിവിടങ്ങളിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ മൊഴികൊടുത്തു. വിമാനാപകടത്തിന്റെ വിവിധവശങ്ങളിലേക്കും അന്വേഷണക്കമ്മീഷനും വക്കീലന്മാരും വെളിച്ചംവീശാൻ നോക്കി. കമ്മീഷന്റെ തെളിവെടുക്കലിന്റെയും വാദം പുത്തിയാക്കലിന്റെയും അഞ്ചാംദിവസം കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി ഗവണ്മെന്റിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു.

അപകടം സംഭവിച്ചത് വിമാനത്തിന്റെ യന്ത്രത്തിന്റെയോ, മറ്റുപകരണങ്ങളുടെയോ തകരാറുകൊണ്ടല്ല എന്നു കമ്മീഷൻ സന്തോഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. 1971-ൽ നിർമ്മിച്ച വിമാനം ആറായിരത്തോളം മണിക്കൂറുകൾ പറന്നിട്ടുണ്ട്. അയ്യായിരത്തിരെന്തൊറിപത്തൊമ്പതു പ്രാവശ്യം ലാൻഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷികൾ തട്ടിയിട്ടും മറ്റും നാലു പ്രാവശ്യം ചിലറ്റ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതൊന്നും ഒരുവിധത്തിലും വിമാനത്തെ സാരമായി ബാധിച്ചിട്ടില്ല. അപകടത്തിനുമുൻപ് വേണ്ടത്ര പരിശോധനകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അപകടദിവസം വൈക

നേരം ചില്ലറ തകരാറുകൾ—ഹൈഡ്രോളിക് ലീക്ക്—  
റിപ്പയർ ചെയ്യുകയും അതു തൃപ്തികരമാണെന്നു പൈലറ്റും  
എഞ്ചിനീയർമാരും പറയുകയും ചെയ്തിരുന്നു. വിമാനം  
എത്ര ഉയരത്തിലാണ് എന്നു കാണിക്കുന്ന ആർട്ടിമീറ്ററു  
റിന്റെ തകരാറാണെന്നും അതു ശരിയെ പ്രവർത്തിക്കാത്ത  
തുകൊണ്ടാണ് വിമാനം നേരത്തേ നിലത്തോടെത്തന്നെ  
ത്തള്ളി വാവേം കമ്മീഷൻ കണക്കിലെടുത്തില്ല. അതു  
യുക്തിപൂർവ്വം സ്ഥാപിക്കാൻ പറ്റിയില്ല, കാരണം. ഒന്നി  
ലധികം ആർട്ടിമീറ്ററുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു എന്നതിനു  
പുറമെ വാസ്തുവത്തിൽ ക്യാപ്റ്റൻ ലാൻഡ് ചെയ്യാൻ  
വേണ്ടി താഴ്ത്തേണ്ട വരുതയായിരുന്നു എന്നതിന് എല്ലാ  
തെളിവുകളുമുണ്ട്. അപകടകാരണം വലിയ ഗതി  
യുള്ള റിദ്യൂഷണിക്സുകളിൽ തട്ടിയതാണെന്നും, ആ  
കമ്പികൾ അവസ്ഥപൂർവ്വം സൂക്ഷിക്കുന്ന കാര്യവശ്യത്തിൽ  
പെട്ടിട്ടാണെന്നുള്ള വാവേം പ്രസക്തമായിരുന്നില്ല.  
ദിവസവും വിമാനങ്ങൾ ഇതിലൂടെ പറക്കുന്നുവെന്നും,  
കമ്പികൾ തട്ടിയതുകൊണ്ടല്ല വിമാനം തകിടംതെരുന്ന  
സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ട വിമാനം നിലപെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും  
കമ്പികളിൽ കടുങ്ങിയതെന്നും തീർപ്പാക്കിയതെന്നും വ്യ  
ക്തമാകുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ എയർഫോസ്റ്റാറ്റിനെ മതി  
യിലിരുത്തി വിമാനം ഇറക്കാൻ ശ്രമിച്ചതുകൊണ്ടാക  
മോ? കോക്ക് പിറ്ററിൽ എയർഫോസ്റ്റാറ്റിന് ഉള്ളതിനു യാ  
തൊരു തെളിവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, അവർ  
ക്യാബിനിലായിരുന്നു എന്നുള്ളതിനു ധാരാളം തെളിവു  
കളുമുണ്ടായിരുന്നു. പിന്നെ എന്തുകൊണ്ട് 'മുപ്പ്' എ  
ന്നൊരു സ്ട്രീംബ്. ശബ്ദലേഖിനിയിൽ കേട്ടു എന്ന ചോ  
ദ്യം കമാൻഡർമാർക്കിന്റെ വക്കീൽ ചോദിച്ചു. എവിടെ  
നുള്ളിയപ്പോഴാണ് ഈ ശബ്ദമുണ്ടായതെന്നും നിശ്ചയമായി  
പൈലറ്റിനോടാവാമെന്നു. 'മുപ്പ്' ശബ്ദവും അപകടവും  
പൈലറ്റും തമ്മിൽ യാതൊരു ബന്ധവും സ്ഥാപിക്കാ  
നായില്ല. അപകടവും അതുമായി ബന്ധമില്ലെന്നതും.  
പൈലറ്റുമാരുടെ പരിചയസമ്പന്നതയുടെയും പരി  
ശീലനത്തിന്റെയും കാര്യത്തിലും സംശയങ്ങളുണ്ടായിരു

ന്നു. രണ്ടു പേരുടെയും പരിചയസമ്പന്നത ചോദ്യംചെയ്തു ക്ഷുഭിപ്പിച്ചു. കുറെ കൊല്ലങ്ങളായി വിവിധരീതിയിലുള്ള വിമാനങ്ങൾ പറപ്പിച്ച പരിചയം അവർക്കുണ്ടായിരുന്നു. പരിശീലനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പൈലറ്റിന്റെ പരിശീലകൻ നടത്തിയ ചില പരാമർശങ്ങൾ ഈ അന്വേഷണസമയത്തു സഹായകമല്ലായിരുന്നു. ദ്രുതഗതിയിലുള്ള ചെങ്കുത്തായ ഇറക്കത്തിന് പ്രവണതയുണ്ടെന്നും, ഉപകരണങ്ങളോടു വേണ്ടത്ര ഇണങ്ങിച്ചേർന്നില്ലെന്നുമായിരുന്നു ആ പരാമർശങ്ങൾ. ഒരുപക്ഷേ, പൈലറ്റിന്റെ വക്കിൽ തന്റെ വാടം അവസാനിപ്പിച്ചുകൊണ്ടു നടത്തിയ ഉപസംഹാരം കോടതിക്ക് പണ്ടു പരിശീലകൻ നടത്തിയ പരാമർശങ്ങൾ ശരിയാണെന്നു ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ സഹായിക്കുകയല്ലെ ചെയ്തു് എന്ന സംശയിക്കേണ്ടതല്ല. വിശകലനംചെയ്യാൻ വക്കീലിന്റെ വാദഗതിയുടെ കാരൽ പരിശീലകന്റെ പരാമർശത്തെത്തുല്യം എന്നു പലർക്കും തോന്നാത്തയില്ല.

പിന്നെ ഈ അപകടം അട്ടിമറിയുടെ ഫലമായിരിക്കുമോ എന്നായിരുന്നു സംശയവും ഊഹാപോഹങ്ങളും. കമാരംഗലത്തിനെതിരെയുള്ള ഒരു ഗുഡ്വോൾഡനായിരുന്നില്ലേ ഇത് എന്നു പലരും പറഞ്ഞുതുടങ്ങി. ഇന്ത്യൻകമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടിയിലെ ചില നേതാക്കൾ അങ്ങനെ പാസ്യപ്രസ്താവനയും ഇറക്കി. നാല്പത്തിയെട്ടു പേരെ മരിച്ചുള്ളവെങ്കിലും നാല്പത്തിയൊൻപതു പേരുടെ കാലുകൾ കിട്ടി എന്ന വാർത്താശകലം ഒരു 'കള്ളന്മാരത്ര കാരൻ' വിമാനത്തിലുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുള്ള വാദത്തിന് ശക്തികൂട്ടാൻ സഹായിച്ചു. മാത്രമല്ല നശിച്ചുപോകാതെ അപകടസ്ഥലത്തു കിടന്നിരുന്ന കമാരംഗലത്തിന്റെ ബ്രീഫ് കേയ്സ് വളരെ അത്തുതകരമാവല്ല. അപ്രത്യക്ഷമാകുകയുണ്ടായി. ഈ ബ്രീഫ് കേയ്സിന്റ രേഖയിലാണ് ഇതൊക്കെ നടന്നതെന്നായി പിന്നത്തെ ജനസംസാരം. ഈ രണ്ടു ന്യായവും കമ്മീഷൻ സ്വീകരിച്ചില്ല. കാലുകൾ നാല്പത്തിയെട്ടുപേരുടെ മാത്രമേയുള്ളൂ. കത്തിയെരിഞ്ഞതു

കൊണ്ട് കാലേതു്, കൈയേതു്, ഉടലേതു് എന്നു തിരിച്ചറിയാൻ വയ്യാത്തതുകൊണ്ട് അങ്ങനെയൊരു വാങ്മുഖപരണതാണ്. പിന്നെ ബ്രീഫ് കേയ്സിന്റെ കാര്യം. അപകടത്തിന്റെ പിറ്റേന്നു രാവിലെ എന്റെ സ്നേഹിതൻ എന്റെ പെട്ടി അപകടസ്ഥലത്തു ചെന്നു തിരിച്ചറിഞ്ഞു. പക്ഷേ, അതവകാശപ്പെടാൻ പോയപ്പോൾ അങ്ങനെയൊരു പെട്ടി രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നാണു പറഞ്ഞതു്. പെട്ടികളൊക്കെ പോയതു് ഒരു വഴിക്കാണ്. ആ വഴിക്കതെന്നെ ബ്രീഫ് കേയ്സ് പോയി. കമാരമംഗലത്തിന്റെ ഉതമോത്തിന്റെ പ്ലേം അതു ചിതയ്ക്കു വെച്ചതായിരിക്കുമെന്നാണ് ഒടുവിൽ എല്ലാവരും സമാധാനിച്ചതു്. എന്തായാലും അട്ടിമറിയായിരുന്നു ഉദ്ദേശമെങ്കിൽ അതു് ആകാശത്തുവെച്ചതെന്നു ആകാശമായിരുന്നു. എങ്കിൽ ഒരു ശകലം തെളിവുകൂടി ഉണ്ടാകാതെ കഴിക്കാമായിരുന്നുല്ലോ. മൊഴികൊടുത്ത സമയത്തു് ഞാൻ കേട്ടതായ പൊട്ടിത്തെറിയുടെ കാര്യം പൊങ്ങിവന്നു. ഞാൻ കേട്ട പൊട്ടിത്തെറി വിമാനം തകരുന്നതിന്റെയായിരുന്നു. പക്ഷേ, അതൊരു അട്ടിമറിയുടെ—ബോംബുപൊട്ടലിന്റെ—ആണെന്നുവരെ സ്ഥാപിക്കാൻ ശ്രമം നടന്നു, വെറുതെയൊന്നെങ്കിലും.

അന്വേഷണസമയത്തു പ്രകടമായതു്, അപകടകാരണത്തേക്കാളും മറ്റുപല കാര്യങ്ങളുമാണ്. സിവിൽ ഏവിയേഷൻ വകുപ്പും ബാക്കിയുള്ളവരും തമ്മിലുള്ള ചില ഭേദങ്ങളും അഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങളും ആദ്യവസാനം വ്യക്തമായിരുന്നു. തങ്ങളുടെ കുറ്റങ്ങളും കുറ്റകളും മറച്ചു വെച്ചു മറ്റുള്ളവരുടെപേരിൽ പഴിചാരാനുള്ള ഒരു ശ്രമം അവർ നടത്തിയതായി അനുഭവപ്പെട്ടു. ഇന്ത്യൻ കമ്മേർഷ്യൽ പൈലറ്റ് അസോസിയേഷൻ മെമ്പർമാരും അല്ലാത്തവരുമായ പൈലറ്റുമാർ തമ്മിലുള്ള വൈരാഗ്യവും അവിടെ വ്യക്തമായി. പൈലറ്റ് അസോസിയേഷനിൽ അംഗമല്ലായിരുന്നു. കോ-പൈലറ്റ് അസോസിയേഷന്റെ ഒരു സജീവപ്രവർത്തകൻ. അസോസിയേഷൻ പൈലറ്റിന്റെ നേരെ അവരുടെ വൈരാഗ്യം.

മുഴുവൻ അടിച്ചുവിടുന്നതായി തോന്നി പലപ്പോഴും. രണ്ടു പേരും ഒന്നിച്ചു നിന്നിരുന്നെങ്കിൽ രണ്ടുപേരും ഗുണമുണ്ടാവാം.

ഈ കാരണങ്ങളൊന്നും മൂലകിൽ അപകടകരൻ വൈമാനികൻ തന്നെയാവാണം. അതു സമാപിക്കാൻ വേണ്ടത്ര ന്യായങ്ങൾ കൊടുക്കുക കിട്ടുകയും ചെയ്തു. യഥാ കാലം പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കിയ കമ്മീഷൻ, പൈലറ്റും കോ-പൈലറ്റും കുറ്റക്കാരെന്നു വിധിക്കുകയും ചെയ്തു. ഗവണ്മെന്റ് പതിവിലധികം വേഗത്തിൽ ആ റിപ്പോർട്ടിൽ നടപടിയെടുത്തുകൊണ്ട് രണ്ടുപേരെയും പിരിച്ചുയച്ചു.

വാസ്തവത്തിൽ ഇത്തരം അന്വേഷണങ്ങളുടെ ലക്ഷ്യം കുറ്റക്കാരെ കണ്ടുപിടിച്ചു ശിക്ഷിക്കാൻ മാത്രമാണോ? അതോ അപകടകാരണങ്ങൾ കണ്ടുപിടിച്ചു ഭാവിയിൽ വിമാനയാത്ര ജനങ്ങൾക്കു കൂടുതൽ സുരക്ഷിതമാക്കുവാൻ സഹായിക്കുകയോ? രണ്ടാമത്തേതും കൂടി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ സച്ചാർ കമ്മീഷൻ പരാജയപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നു പറയാം തോന്നി വരും. അത്രത്തോളം ഈ വിട്ടുവീഴ്ചയിൽ ബാധ്യത ഗവണ്മെന്റിനുണ്ട്. പൈലറ്റ് രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടില്ലാത്തതിനനുഭവകാരികൾക്ക്, മുഴുവൻ കുറ്റവും പൈലറ്റിന്റേതെന്നു ആക്ഷേപിതന്നില്ലേ എന്നുകൂടി ചോദിക്കാൻ തോന്നുന്നു.

അപകടസമയത്തു വിമാനം ഇറങ്ങുവാൻ ശ്രമിക്കുകയായിരുന്നു എന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. റൺവേ കാണാതെ പൈലറ്റ് എത്തിയ ഇറങ്ങാൻ ശ്രമിച്ചു എന്ന ചോദ്യം ഇന്നും അവശേഷിക്കുകയാണ്. പക്ഷേ, ഫ്ലാഗ്ഗുകൾ മുഴുവൻ താഴ്ന്നു വിമാനം, അപകടപരമായ സമയത്തു, ഇതു തെളിയിക്കുക, റൺവേയാണെന്നു തെറ്റിദ്ധരിച്ചു, ഇറങ്ങുകയായിരുന്നുവോ പൈലറ്റ് എന്ന സംശയിക്കാൻ ധാരാളം ന്യായങ്ങളുണ്ട്, തെളിവുകളും. പക്ഷേ, അതു മാത്രമായിരുന്നുവോ അപകടകാരണം?

തന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ ജസ്റ്റീസ് സച്ചാർ ഏതർ ഓഫീസ് കണ്ടുകോളിനെപ്പറ്റിയും ഇൻസ്പെക്ഷൻ ലാൻ

ഡിങ് സിസ്റ്റത്തെപ്പറ്റിയും (ഐ. എൽ. എസ്.) നടത്തിയ ചില പരാജ്ഞകൾ ചില ചോദ്യങ്ങൾക്കു സ്വാഭാവികമായും ഇടനല്കുന്നുണ്ട്. ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കാനില്ലാതിരുന്നെങ്കിൽ എന്തിനു കീഴെനിന്നു ഐ. എൽ. എസ്. വിധിപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കി! ഇതു നേരത്തേ കേടുവന്ന ഈ ഉപകരണം വീണ്ടും പ്രവർത്തിച്ചുതുടങ്ങി എന്ന പൈലറ്റിനു തോന്നിപ്പിക്കുവാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയല്ലേ, പ്രത്യേകിച്ചും ഇടയ്ക്കു നിന്നും നടന്നും ഇരിക്കുന്ന രേഖിയിലെ ഈ ഉപകരണത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലം അറിയാവുന്ന പൈലറ്റിനു? അതുകാരണം ഐ. എൽ. എസ്. പ്രകാരം ഇറങ്ങാൻ പൈലറ്റ് മുതിർന്നതായില്ലേ? ഇപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണു നല്കിയിരുന്നത് എന്നു കമ്മീഷൻ പ്രധാനറിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുവെങ്കിൽ പത്രക്കാർ കൊടുത്ത ചുരുക്കറിപ്പോർട്ടിലും നിഗമനങ്ങളിലും ശുപാർശകളിലും എന്തേ ഈ ഭാഗത്തിന്നുനേരെ കണ്ണടയ്ക്കാൻ കമ്മീഷനും, ഗവണ്മെന്റും മുതിർന്നതു? ഈ ചോദ്യം വളരെ പ്രസക്തമാണ്. അതു മാത്രമല്ല പൈലറ്റിനെയും കോ-പൈലറ്റിനെയും ശിക്ഷിച്ച ഗവണ്മെന്റ് അപകടത്തിനു വലിയ സംഭാവനനല്കിയ മറ്റു ബാധ്യതപ്പെട്ടവരെ വേറൊരു വിട്ടുകൊടുക്കുകയല്ലേ. വാസ്തവത്തിൽ ഒരു 'ബലിയാടിനെ' കണ്ടുപിടിക്കൽ മാത്രമായിരുന്നുവോ അന്വേഷണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശം. സിവിൽ ഏവിയേഷൻവകുപ്പിനും ഗവണ്മെന്റിനും കൂട്ടിനിന്നുവോ കമ്മീഷൻ എന്നുള്ള സംശയങ്ങളുംകൂടി ചിലർക്കുണ്ടായി.

ഐ. എൽ. എസ്. എന്ന ഉപകരണത്തിന്റെ കാര്യത്തിലാണെങ്കിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനക്ഷമതയെക്കുറിച്ചു സംശയങ്ങൾ മുമ്പും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അപകടം കഴിഞ്ഞ ഉടൻ ഗവണ്മെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു അന്വേഷണം നടത്തി. അതു നടത്തിയതു് ഈ ഉപകരണം നല്കിയ വിദേശകമ്പനിയുടെ പ്രതിനിധിയെന്നയായിരുന്നു! ഐ. എൽ. എസ്. അപകടദിവസം പ്രവർത്തിച്ചിരുന്ന



ല്ല എന്ന് ഒരു അറിയിപ്പ്—നോട്ട്—ഫുല്ലായിടത്തും എത്തിച്ചിരുന്നുവത്രെ. ജസ്റ്റീസ് സച്ചാർ തൻ്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു, അങ്ങനെ ഒരറിയിപ്പ് മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽ പൈലറ്റുമാരെ ബ്രീഫ് ചെയ്യുന്ന സ്ഥലത്തു നോട്ടീസ് ബോർഡിൽ ഉണ്ടായിരുന്നോ, ഇല്ലയോ എന്നു വിശ്വസിക്കാൻ പ്രയാസമാണെന്ന്. എന്നാലും ബ്രീഫിങ്ങ് സമയത്തു പൈലറ്റിനോട് ഇത്രയും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം പറഞ്ഞില്ല എന്നതു ശരിയാണ്. ഇതൊഴിച്ചു മറ്റു പ്രായേണ നിസ്സാരകാര്യങ്ങളാണ് ബ്രീഫ് ചെയ്തത് എന്നാണോ ധരിക്കേണ്ടത്?

ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നില്ല എന്നറിയിച്ചിരുന്നുവെന്നാൽത്തന്നെയും മറ്റു ലാൻഡിങ് ഉപകരണങ്ങൾ ഉള്ളതുകൊണ്ട് താൻ യന്ത്രപുറപ്പെടുമായിരുന്നുവെന്നു ക്യാപ്റ്റൻ്റെ നായർ കമ്മീഷനു മൊഴികൊടുത്തു. എന്നാൽ ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്ന കാര്യം തനിക്കു അറിയില്ലായിരുന്നുവെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. അഥവാ അറിഞ്ഞിരുന്നുവെന്നുതന്നെ വെള്ളുക. ദൽഹി വിമാനത്താവളത്തിൽ ഇറങ്ങാറാകുമ്പോൾ ഐ. എൽ. എസ്. വിധിപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിശ്ചയങ്ങൾ കീഴ്മ്പോൾ പൈലറ്റ് എന്തു ധരിക്കും? ദൽഹിയിലെ സ്ഥിരതകർത്താ ഈ ഉപകരണം വീണ്ടും പ്രവർത്തിക്കാൻ തുടങ്ങി എന്നു കരുതുകില്ലേ? മാത്രമല്ല ക്യാപ്റ്റൻ്റെ നായർക്കു് വിമാനമിറക്കിയ രണ്ടു പൈലറ്റുമാർക്കും ഈ ഉപകരണം പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്ന കാര്യം അറിയില്ലായിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

മറ്റൊരു വസ്തുത, ദൽഹിയിലെ ഐ. എൽ. എസ്. മെയ് ഇരുപത്തിയെട്ടാം തീയതി കേടുവന്നു. അന്നുതന്നെ സിവിൽ ഏവിയേഷൻ വകുപ്പിനെ ഇതറിയിച്ചു. ആ ദിവസത്തിനും അപകടദിവസത്തിനും ഇടയ്ക്ക് എല്ലാവരെയും വിവരം അറിയിക്കാമായിരുന്നു. അത്ര ഗൗരവാത്താടെ ഇക്കാര്യം കൈകാര്യം ചെയ്തില്ല എന്നതാണ് കാര്യം. ആ ഉപകരണത്തിൻ്റെ 'ആൻ്റിന്ന' നേരത്തേതന്നെ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലായിരുന്നു. അത് ഇരു

പത്തിമ്പതാംതീയതിയാണ് അറിയിച്ചത്. അതു പ്രവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള കാരണം അതിവേഗതയുള്ള കാറ്റാടിയിലാണ്. ഈ കാറ്റിന് അതിവേഗതയുള്ളതാണ്. അപ്പോൾ ഇതു പരിശോധിക്കേണ്ടവർ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധപതിപ്പിച്ചിട്ടില്ലായിരുന്നുവെന്നു വ്യക്തം. ഇതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഐ. എൽ. എസ്. കേടുവന്ന വിവരം മലിനാശിയിൽ എത്തിച്ചു എന്നു പറയുന്നത് സംശയമുണ്ടാക്കേണ്ടതല്ല.

കൂടാതെ അതിവേഗതയുള്ള ഐ. എൽ. എസ്. ഉപകരണം മുന്തിയതരത്തിലുള്ളതാണ്—'ഐ. എൽ. എസ്. കാറ്റാടി 5.' പക്ഷേ, അതിന്റെ ചില ഘടകങ്ങൾ ആ മോഡലിന്റേതല്ല. ആ ഘടകങ്ങൾ വാങ്ങാൻ വിദേശത്തുനിന്നു വരുത്തേണ്ടതായിരുന്നു. എന്നാൽ എന്തിനു മുന്തിയതരം ഉപകരണം വാങ്ങാൻ തീരുമാനിച്ചു? ഘടകങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഈ ഉപകരണം കാറ്റാടി നേരിന്റെ പ്രയോജനമേ ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. അതായത് മുന്തിയ ഉപകരണത്തിൽ അധികം പണം ചെലവാക്കി അത് ഉപയോഗിക്കാൻ വയ്യാതെ കിടക്കുന്നു എന്നു സാരം. പിന്നെ കമ്മീഷൻ പറയുന്നു 'കിട്ടാവുന്ന' എല്ലാ ലാൻഡിംഗ് ഉപകരണങ്ങളും വേണ്ടവിധം അപകടസമയത്തു പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു എന്ന്. 'കിട്ടാവുന്ന' എന്നു പ്രയോഗം സംശയാസ്പദമാണ്. വല്ല ബാഹ്യപരിഗണനകളുമാണോ അവ്യക്തമായ ഈ പ്രയോഗത്തിന്റെ പിന്നിൽ എന്നു ചോദിക്കേണ്ടതുണ്ട്. കാരണം, ഇതിനു മുൻപ് അപകടപരമായ ചില വിദേശകമ്പനിക്കാർ സിവിൽ ഏവിയേഷന്റെ പേരിൽ വലിയ സംഖ്യ നഷ്ടപരിഹാരമായി ആവശ്യപ്പെട്ട കേസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവർക്ക് സഹായകമായ ഒരു കമ്മീഷന്റെ നിഗമനങ്ങൾ.

വിമാനത്തിന്റെ സുരക്ഷിതത്വം പൈലറ്റിന്റെ ബാധ്യതയാണെന്നു എല്ലാവരും പറയും. മുഴുവൻ അംഗീകരിക്കാൻ വയ്യാത്ത ഒന്നാണ് ഈ പരാമർശം. പ്രത്യേകിച്ചും, ആധുനികസാങ്കേതികപരോഗതിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വിമാനത്തെ സംബന്ധിച്ച വിവര

ങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്ന കേന്ദ്രം. ഐ. എ. സി., ഗ്രൂപ്പ് കൺട്രോൾ മുതലായ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവർക്കും വലിയ ബാധ്യതയുണ്ട്. ഈ അപകടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ബാധ്യതപ്പെട്ടവർക്കും, നോട്ട് ഏല്പായിടത്തും എത്തിക്കാൻ ബാധ്യതപ്പെട്ടവർക്കും, പൈലറ്റിന് ഇറങ്ങാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തവർക്കും വലിയ ഒരു പങ്കുണ്ട് എന്നതു വിസ്മയിക്കാൻ പാടില്ല.

അപകടദിവസം കാഴ്ച മോശമായിരുന്നുവെന്നതു വാസ്തവമാണെന്നു സമാപിച്ചിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു സന്ദർഭത്തിൽ സ്വാഭാവികമായും ഒരു വൈമാനികൻ ഉപകരണങ്ങളെയാണ് സ്വന്തം കണ്ണുകളെക്കാളും ആശ്രയിക്കുക. ഇവിടെ ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്നറിയാത്ത പൈലറ്റ്, ഐ. എൽ. എസ്. വിധി പ്രകാരം ഇറങ്ങാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പൈലറ്റ്, കാഴ്ചക്കുറവുള്ള ഈ സമയത്തു് തന്റെ ഉപകരണങ്ങളെ കൂടുതൽ ആശ്രയിച്ചിരിക്കേണ്ടതാണ്. അങ്ങനെ ചെയ്തിരിക്കണം. ഏതായാലും അപകടം പറ്റി കാഴ്ച മോശമായിരുന്നുവെങ്കിൽ, ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ മറ്റുപ്രകാരത്തിലുള്ള ഇറക്കത്തിന് എന്തിനു സമ്മതിച്ചു? അതല്ലേ അപകടം പറ്റാൻ കാരണം? ഇത്തരം സന്ദർഭങ്ങളിൽ വിമാനം മറ്റു താവളങ്ങളിലേക്കും തിരിച്ചുവിടുകയല്ലേ വേണ്ടതു്? ശരി. ആ നടപടിയെടുത്തില്ല. എടുത്തിരുന്നുവെങ്കിൽ അപകടം ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നില്ലേ? കൊല്ലങ്ങളായി ഇങ്ങനെയൊരു സമീപനത്തിനുവേണ്ടി പൈലറ്റുമാരും അവരുടെ സംഘടനകളും മുറവിളിക്കുകയുണ്ടല്ലോ?

ഇതൊക്കെ നോക്കുമ്പോൾ അപകടത്തിനു വഴി വെച്ച കാര്യങ്ങളുടെ നേരെ കണ്ണടയ്ക്കാനാണ് കമ്മീഷനും പിന്നീട് ഗവണ്മെന്റും മുതിർന്നതെന്നു വ്യക്തമാണ്. അന്വേഷണസഭയത്തു് കോടതിക്കുള്ളിലും പുറത്തും പലർക്കും ഒരു ബലിയാടിനെ കിട്ടിയാൽ മതി എന്ന സമീപനമായിരുന്നുവെന്നു തോന്നി. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ അപകടത്തിന്റെ എല്ലാ കാരണവും കാണാൻ

കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്ന തോന്നൽ എനിക്ക് ഇപ്പോഴും ബാക്കിനില്ക്കുന്നത്.

ക്യാപ്റ്റൻ നായരെയും ക്യാപ്റ്റൻ റെസ്സിനെയും പരിചയപ്പെട്ടു നടപടിയോടുകൂടി ഈ അപകടത്തെ സംബന്ധിച്ച എല്ലാം തീർന്നു എന്നതാണ് കഷ്ടം. ഒരപകടം ജനങ്ങളെ കൂടുതൽ ബോധവാന്മാരാക്കേണ്ടതാണ്. അതേ കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് അങ്ങനെ ഒന്ന് ഇനിയും ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ പറ്റണം. അതിന് ഏതുത്തോളം ഈ അപകടവും അനേകങ്ങളും സഹായിച്ചു എന്നു പറയാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്.

അന്വേഷണസമയത്ത് ക്യാപ്റ്റൻ നായരുമായി പരിചയപ്പെടാൻ സാധിച്ചു. വളരെയധികം മനോവേദന അനുഭവിക്കുന്ന, ഇരുപത്തിരണ്ടുകൊല്ലം വിമാനം പറപ്പിച്ച, അദ്ദേഹത്തിന് ഇനി വിമാനം പറപ്പിക്കണമെന്നില്ല. പക്ഷേ, എല്ലാ വസ്തുതകളും പുറത്തു വരണമെന്നുണ്ടായിരുന്നു. ക്യാപ്റ്റൻ റെസ്സിന് വീണ്ടും പറഞ്ഞു തീർത്തു. 'താൻ കുറ്റക്കാരനാണെന്നു കമ്മീഷൻ സ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല എന്നാണ് അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. "റാബ്ബേ നോക്കാൻ പറഞ്ഞ പൈലറ്റിനെ ഞാൻ അനുസരിച്ചു. അതായിരുന്നു എന്റെ കടമ. ആ സമയം വിമാനം ഏതു ഉയരത്തിലാണ് എന്നു ഞാൻ ആർട്ടിക്ലിറ്റിൽ നോക്കിയിട്ടില്ല. ഉയരം വീളിച്ചുപറഞ്ഞില്ലെന്നതാണ് എന്റെ കുറ്റം. അതെന്റെ കുറ്റമല്ല. ക്യാപ്റ്റനെ അനുസരിച്ചു. എന്നിട്ടും വിമാനം വല്ലാതെ താണപ്പോയ ഞാൻ വീളിച്ചുപറഞ്ഞില്ലേ? ഇതിനു ഞാൻ എന്തുകൊണ്ടു ശിക്ഷയനുഭവിക്കണം?"'

എന്തായാലും എന്നെ സംബന്ധിച്ചേടത്തോളം ഒരു ജന്മവിമാനം തകന്ന് ഇത്രയധികം പേർ രക്ഷപ്പെടുന്നത് ഇതാദ്യമായിട്ടാണ് എന്ന വിചാരമാണു മുന്നിൽ നിന്നിരുന്നത്. പൈലറ്റിനെയും കോ-പൈലറ്റിനെയും ഈയൊരു കാഴ്ചപ്പാടില്ലാതെ ഞാൻ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. പലപ്പോഴും പിന്നെ കമാരംഗലവും മറ്റും മരിച്ചില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇത്രയധികം ശബ്ദവും ചെപ്പാടും അപ

കടത്തിന്നും അന്വേഷണത്തിന്നും ഉണ്ടാകുമായിരുന്നോ? നേരെമറിച്ച് കമാരകംഗലം എന്നെപ്പോലെ രക്ഷപ്പെട്ടിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇന്ന് പൈലറ്റമാരുടെ സ്ഥിതി എന്താകുമായിരുന്നു?

അപകടം കഴിഞ്ഞു; അന്വേഷണവും. റിപ്പോർട്ട് കിട്ടി. നടപടിയും എടുത്തു. ചോദ്യങ്ങളെല്ലാം അവശേഷിക്കുന്നു.

പതിവുപോലെ വിമാനയാത്ര നടക്കുന്നുണ്ട്. പതിവുപോലെ അപകടഭീതി എൻ്റെ കൂടെ ഉണ്ടാകുന്നു.

## 7. ഒരു സുഹൃത്തിന്റെ അനുഭവങ്ങൾ

ഏകദേശം അടുത്തു് ഇരുന്നിരുന്ന, എണ്ണപ്പൊലെയ് വലിയ മുറിവുകളൊന്നുംകൂടാതെ രക്ഷപ്പെട്ട ജനാർദ്ദനൻ് പൊതുവേ അപകടഭീതിയില്ല. മുൻപ് ഉണ്ടായിരുന്നതു കില്ല. കരയൊക്കെ എയർ പോക്കറ്റുകളും മോശമായ കാലാവസ്ഥയും ഉള്ളപ്പോൾ പരക്കെ അനുഭവമാണെന്നു കൂടി ആ സുഹൃത്തു കരുതിയിരുന്നു. ഈ അനുഭവങ്ങൾക്കു വേണ്ടി ജാറുവിമാനങ്ങൾക്കു പകരം ഡക്കോട്ടയിൽ പറക്കുകയാണു നല്ലതു് എന്നുകൂടി ഒരിക്കൽ ജനാർദ്ദനൻ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ എണ്ണപ്പൊലെയെന്നു വിമാനത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ പരിശ്രമമുണ്ടു്. പക്ഷേ, എണ്ണക്കൊഴും വലിയ അനുഭവങ്ങൾ വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ജനാർദ്ദനൻ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടു്; മറക്കാനാവാത്ത അനുഭവങ്ങൾ.

ആസ്ത്രേലിയയിൽ കറച്ചു ഭിരസം കഴിഞ്ഞു് ജനാർദ്ദനൻ ലിഫ്റ്റിൽ ഏഴാം നിലയിൽനിന്നു താഴെ വരുകയായിരുന്നു. ഏഴിൽനിന്നു ആറു്, അഞ്ചു്, നാലു്, മൂന്നു നിലകൾവരെ ലിഫ്റ്റ് പതുക്കെ സഞ്ചരിച്ചു. പെട്ടെന്നു മാങ്ങ പൊട്ടി വീഴുന്നപോലെ ലിഫ്റ്റ് പൊട്ടിവിടുന്നു. പന്ത്രണ്ടോളം പേരുണ്ടായിരുന്നു അതിൽ. എല്ലാവരും താഴത്തെ നിലയ്ക്കും ബെയ്സ് മെന്റിനും ഇടയിൽ തങ്ങിനിന്നു. ഓരോരുത്തരെയും പതുക്കെപ്പതുക്കെ വലിച്ചെടുക്കേണ്ടിവന്നു. ജാറുവിമാനത്തിൽനിന്നു നിലംപതിച്ച ജനാർദ്ദനൻ വലിയ കൂസലുണ്ടായിരുന്നില്ല. എങ്കിലും മേറുള്ളവർ ഒരു ക്രാഷിൽപ്പെട്ട അനുഭവംതന്നെയായിരുന്നിരിക്കണം.

ജനാർദ്ദനനും അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷമുള്ള താത്രാ വേളകളിൽ അപകടത്തിന്റെ ചിത്രങ്ങളും ഓർമ്മകളുമാണു് മുൻപിൽ. കഴിയുന്നേടത്തോളം അതു മറക്കാൻ ശ്രമിക്കും. അത്രത്തോളം അവ ഉയർന്നുവരുകയുംചെയ്യും.

കല്പിച്ചുകൂടിയല്ലെങ്കിലും പലരും അതോർമ്മിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിൽ സംസാരിക്കുകയും ചെയ്യും. ഒരിക്കൽ ജനാർദ്ദനൻ ബാംഗ്ലൂരിൽനിന്നു മദിരാശിക്കു യാത്രചെയ്യുകയായിരുന്നു. അന്നു വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ച് ഒരു സഹപ്രവർത്തകനോടു സംസാരിക്കുമ്പോൾ പൈലറ്റും കോ-പൈലറ്റും അടുത്തുവന്നു സഹപ്രവർത്തകനോടു കൂടെ പോയില്ല. അവർ മടങ്ങിപ്പോയപ്പോൾ സഹപ്രവർത്തകൻ പറഞ്ഞു: "ഈ പൈലറ്റ് രണ്ടു കൊല്ലം മുൻപു വരെ ഭാഷിക്ക് ആഫീസറായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ പൈലറ്റായിരുന്നതാണ്." ജനാർദ്ദനന്റെ ഏതെങ്കിലും കൂടി. "പിന്നെ ആ കോ-പൈലറ്റിന്റെ കഥ പറയേണ്ട. അയാളേ സ്റ്റീവേഡായിരുന്നു ഈയിടെവരെ. ഇവർ രണ്ടു പേരുംകൂടിയാണ് ഇപ്പോൾ പറക്കുന്നത്." ഏതെങ്കിലും പ്ലാനിന്റെ വേഗത വർദ്ധിച്ചു. വിമാനം പുറപ്പെടാനായി. ജനാർദ്ദനനെ കയറ്റി കറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഒരറിയിപ്പ്: "വഴിനിശ്ചയിക്കാവുന്നതായാ മോശമാണ്. അരപ്പതി മുമ്പായിരിക്കണം." ജനാർദ്ദനന്റെ കാര്യം പറയുമോ? എല്ലാം മുമ്പായിരുന്ന അദ്ദേഹം ഇരുന്നിരുന്നതു്. ബാക്കി യാത്രയുള്ള നാലു മിനിട്ടു കഴിയാൻ മണിക്കൂറുകളെത്തു.

എന്നാൽ ഇതിനെക്കുറിച്ചും കവച്ചുവെക്കുന്ന ഒരു വേദമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. വിമാനാപകടത്തേക്കാളും ഉൽക്കണ്ഠയും ഭയവും ഉണ്ടാക്കിയ ഒരുവേഷമാണ്. ഏതാനും സെക്കന്റുകൾ മാത്രം നീണ്ടുനില്ക്കുന്ന വിമാനാപകടമല്ലേ. ആകാശത്തിൽ അങ്ങോട്ടോ, ഇങ്ങോട്ടോ എന്നറിയാതെ കാത്തുനില്ക്കുന്നതിനേക്കാൾ ഭയം? ഹൈഡ്രജൻ നീക്കം മദിരാശിയിലേക്കു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയപ്പോഴാണ് മനസ്സിലായതു് വിമാനം രണ്ടു മണിക്കൂർ വൈകിയാണ് പുറപ്പെടുന്നതെന്നു്. അതായതു രാത്രി പന്ത്രണ്ടുമണിക്കു ശേഷം. ഇന്നിനി പോയിട്ടു കാര്യമില്ല. നാളെപ്പോകാം. എന്നു സഹപ്രവർത്തകർ പറഞ്ഞു. പക്ഷേ, ജനാർദ്ദനൻ രാത്രി മുമ്പേമണിയാ

യാലും പോകും എന്നു ശരിയല്ല. വിമാനം അർദ്ധരാത്രിയോടെ പുറപ്പെടാൻ തയ്യാറായി.

വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ കാലാവസ്ഥ നിരീക്ഷിക്കുക, ശബ്ദങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുക, കോക്ക് പിററിലെ നീക്കങ്ങൾ സൂക്ഷിക്കുക എന്നതൊക്കെ ഒരു പതിവാണ്. റൺവേയുടെ അറ്റത്തു ചെന്നു വിമാനം പറക്കാൻ തയ്യാറായി. റൺവേയുടെ പകുതിദൂരം എത്തിയപ്പോൾ ഏതിലോ തട്ടുന്നപോലൊരു ശബ്ദം കേട്ടു. കോക്ക് പിററിലേക്കു നോക്കി. പുറത്തേക്കു നോക്കി. വിമാനം നിലത്തുനിന്നു പൊങ്ങിയെങ്കിലും ഉയരുന്നില്ല. റൺവേയ്ക്കു സമാന്തരമായി പറക്കുന്നു. ഒരു പന്തികേട്ട് അനുഭവപ്പെട്ടു. പതുക്കെ വിമാനം കരോളൂടി ഉയർന്നു. കുറച്ചുയർന്നപ്പോൾ ചെപ്പലറ്റ് അനുബന്ധം ചെയ്തു: "ഒരടി ഉയരാവസ്ഥയിലാണ് വിമാനം. ചക്രത്തിൽ ഒരു പശു കടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. എത്രത്തോളം തകരാറുപറ്റിയിട്ടുണ്ട്" എന്ന് പറയുക വയ്യ. കൂടുതൽ അറിയിപ്പുകൾക്കു കാത്തിരിക്കുക."

ഉണർന്നു പലതും ഓർമ്മവന്നു. മുൻപത്തെ വിമാനാപകടം. വൈകിയതുകൊണ്ട് ഒരു സിനിമ കാണാൻ പോയിരുന്നു അന്ന് ആദ്യമായി. ഒരു വിമാനത്തകുപ്പ് യുള്ള ചിത്രമായിരുന്നു. പകുതിയായപ്പോൾ ഏഴന്നേറ്റു പോന്നു. സഹപ്രവർത്തകർ അന്നു പോകേണ്ട എന്നു പറഞ്ഞത് ഓർത്തുപോയി. ഇതൊക്കെ യാത്ര വിലക്കുകയായിരുന്നുവോ? ഈ വിമാനം യത്രക്കരാറുള്ളതുകൊണ്ടാണ് വൈകിയെത്തിയതെന്ന കാര്യം ആലോചിച്ചു പോയി. വീണ്ടും പുറത്തേക്കു മുൻപിലേക്കു നോക്കി.

ക്യാപ്റ്റൻ വിളിച്ചുപറയുകയാണ്: "വിമാനം കടങ്ങി ചെറുവണ്ടിയിൽത്തന്നെ ഇറങ്ങാൻ നിശ്ചയിച്ചു. പെട്ടോൾ മുഴുവനും കത്തിച്ചു തീർന്നശേഷം ഇറങ്ങുന്നതാണ്."

വിമാനത്തിൽ എല്ലായിടത്തും നിഴുബുതി! യോനകമായ ഭൂകമ്പ! ആർക്കും ഒരു വികാരവുമില്ലേ? എന്തൊ



സ്വസ്ഥത. ഇവയെക്കൊക്കെ വർത്തമാനം പറഞ്ഞുകൂടെ, സിഗരറ്റ് വലിച്ചുകൂടെ? ഒന്നുമില്ല. മനക്കുവുമില്ല. എല്ലാവരും ഇടയ്ക്കിടെ പരസ്പരം നോക്കുന്നു, അതുകൊണ്ട്. എന്തിനാണിങ്ങനെ നോക്കുന്നു?

ഏകദേശം ഒന്നേമുക്കാൽ മണിക്കൂർനേരം വിമാനത്താവളത്തെ ചുറ്റിക്കറങ്ങിക്കൊണ്ടിരുന്നു വിമാനം. അതിൻ്റെ പശ്ചാത്തം സ്ഥാനത്തു് ഉണ്ടോ, ഇല്ലയോ എന്നുകൂടി അറിയാൻ വയ്യ. രാത്രിയായതുകൊണ്ടു് നിലത്തുനിന്നു നോക്കി പറയാനും സാധ്യമല്ല. പശ്ചാത്തം തോളും കെട്ടുവയ്ക്കി എന്നതു കണക്കാക്കുക വയ്യ. ആവശ്യമെങ്കിൽ ഒരു 'സെല്ലി ലാൻഡിങ്ങി'നുവേണ്ടി തയ്യാറാകുകയാണ്. എല്ലാ കരുതലുകളും എടുക്കുകയാണ്. വിമാനത്താവളത്തിൽ ഫയർ എഞ്ചിനുകൾ തയ്യാറായി. എല്ലാവർക്കും അറിവുകൊടുത്തു ജാഗ്രതപാലിക്കാൻ. സമയം പോകുന്നില്ല. ജനാഭനൻ സെക്കൻറുകൾ നീക്കാൻ വിഷമിച്ചു, വിയർത്തു. "ഇശ്ശാരാ!" എന്നു വിളിച്ചു.

കുറെ കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം കോക്പിററിൽനിന്നു പൈലറ്റിൻ്റെ മറ്റൊരറിയിപ്പു്: "ഞാൻ വിമാനം ഇറക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ്. യാതൊന്നും സംഭവിക്കുകയില്ല എന്നു പ്രതീക്ഷിക്കാം. പക്ഷേ, നിങ്ങൾക്കു ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കാനുണ്ട്. പിന്നിലുള്ള യാത്രക്കാരെല്ലാം മുന്നിലേക്കു വരിക. കട്ടികളെ അമ്മാർ മടിയിലെടുത്തു വെയ്ക്കുക. മുർച്ചയുള്ള എല്ലാ സാധനങ്ങളും, പെനടക്കും ഭേദമുള്ളതിനു മാറ്റിവെയ്ക്കുക."

എല്ലാവരും അക്ഷരപ്രതി അനുസരിച്ചു. ആത്മശബ്ദിച്ചതുമില്ല. എല്ലാവരുടെയും മുഖത്തു് ഉൽക്കണ്ഠ. അന്യോന്യം നോക്കുകയൊക്കെ ചെയ്യുന്നു. ഈ നോട്ടം അസ്വസ്ഥത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു.

ജനാഭനൻ മുൻഭാഗത്തു രണ്ടാമത്തെ വരിയിലായിരുന്നു, എല്ലാവരും പൈലറ്റിൻ്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പാക്കി. അടുത്ത സിററിൽ ഒരു മധ്യവയസ്സൻ വന്നിരുന്നു. വിയർത്തു കളിച്ചിരിക്കുന്നു. ജനാഭനൻ വീണ്ടും മുന്നോട്ടു നോക്കി. വാതിലിൽ സ"റുവഡ്" ഹാൻഡിൽ പിടിച്ചു

തൂറുകൊള്ളമട്ടിൽ ഭേങ്ങിനില്ക്കുന്നു. പുറകിലത്തെ വാതിലിൽ മറ്റൊരാൾ നില്ക്കുന്നു. ആവശ്യമെങ്കിൽ വാതിൽ തുറന്നു യാത്രക്കാർക്ക് പുറത്തു ചാടാൻവേണ്ടിയാണിത്. വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങി.

നിലത്തു് ഫയർഫുഞ്ചിനുകൾ തയ്യാറെടുത്തു. എല്ലാവരുടെയും ഹൃദയമിടിപ്പു കൂടി. വിമാനം പതുക്കെ രണ്ട് വേയിൽ തട്ടിച്ചുനോക്കിയപ്പോൾ മനസ്സിലായി ചക്രസ്ഥാനത്തുതന്നെയുണ്ടെന്നു്. വീണ്ടും ഉയർന്നു പൊങ്ങി പൈലറ്റ് ശരിക്കും നിലത്തിറങ്ങി. എല്ലാവരും മീഘനിശ്വാസമിട്ടു. പലർക്കും ശബ്ദം വരുന്നില്ല. വാതിലുകൾ തുറന്നു് ഇറങ്ങിയപ്പോൾ എല്ലാവരും പൈലറ്റിനെ അഭിനന്ദിച്ചു, സ്തുതിച്ചു. ഒരു യജ്ഞം അവസാനിച്ചു.

എല്ലാവരും പോകുന്നതുവരെ ജനാർദ്ദനൻ ആ ഇരപ്പിൽത്തന്നെ ഇരുന്നു. മരവിച്ചുപോലെയുണ്ടു്, പൈലറ്റ്. എല്ലാ യാത്രക്കാരുടേയും പോയപ്പോൾ മുൻസീററിൽ വന്നു് ഇരിക്കുകയല്ല, വീഴുകതന്നെ ചെയ്തു. ഒരു ഭഗീരഥപ്രയത്നമായിരുന്നു അതു്. ജനാർദ്ദനൻ പുറത്തിറങ്ങി. എയർ ഹോസ്റ്റസ്സുമാർ പുറത്തിറങ്ങി വിടിക്കുകയും ചെയ്തു. ചക്രങ്ങൾ നോക്കി. പശു ഒരു വലിയ മാംസപിണ്ഡമായി ചക്രങ്ങൾക്കിടയിലുണ്ടു്. പിന്നീട് പകരം വിമാനം വന്നാലേ യാത്ര തുടരാൻ പാറു. വിമാനത്തെ നോക്കിയിരിക്കുമ്പോൾ സഹപ്രവർത്തകർ ചോദിച്ചു: "എന്തു പററി പോയില്ലേ?" വിവരം മുഴുവൻ പറഞ്ഞു. പിറേന്നു് എല്ലാവരുംകൂടി യാത്ര തുടന്നു.

ആകാശത്തുവെച്ചു് ഒരിക്കൽക്കൂടി ജനാർദ്ദനനെ ഇങ്ങനെ കളിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടു്. മലിരാശിയിൽനിന്നു ഹൈന്ദ്രബാദിലേക്കു വരുകയായിരുന്നു. ഹൈന്ദ്രബാദിൽ ഇറങ്ങാറായപ്പോൾ പറഞ്ഞു കാലാവസ്ഥ മോശമാണെന്നും മലിരാശിക്കു മടങ്ങുകയാണെന്നും. മൂന്നുമണിക്കൂർ പറന്നശേഷം മലിരാശിയിലെത്തി വിമാനമിറങ്ങിയപ്പോൾ വീണ്ടും അറിയിപ്പു്: "ഹൈന്ദ്രബാദ് കാലാവസ്ഥ കെട്ടപ്പെട്ടു. ഉടൻ യാത്ര പുറപ്പെടുകയാണു്." ഈ യാത്രക

ളം അനുഭവങ്ങളും പേടി കറുത്താൻ സഹായിക്കുകയല്ല ചെയ്യുന്നത് എന്നു ജനാർദ്ദനൻ പറയുന്നു.

ഒരിക്കൽ ദർശിപ്പിയിൽനിന്നു ബോംബെയിലേക്കു പോകുകയായിരുന്നു. ബോംബെയിൽ അതിവർഷം, വിമാനം അഹമ്മദാബാദിലേക്കു തിരിച്ചുവിടേണ്ടിവന്നു. അദ്ധ്യാത്മിയോടടുത്തു് അഹമ്മദാബാദിലെത്തി. ഭക്ഷണമില്ല. ചായയും കൂടിയില്ല. നല്ല മഴ. വിശപ്പു നന്നേയുള്ള യാത്രക്കാർ അക്ഷരമായി. പൈലറ്റിനോടു കോപിച്ചു. എയർലൈൻസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരോടു കോപിച്ചു. ഏതോ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ പുതിയ ചെയർമാന്റെ പുതിയ നയംകാരണം ഞങ്ങൾക്കു വിമാനത്തിൽക്കൂടി ഒന്നും കരുതിവെക്കാൻ പററിയില്ല എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ദേഷ്യം ചെയർമാന്റെ നേരെയും പ്രശ്നപ്പെട്ട പല ശ്രമങ്ങളും നടത്തി. വീണ്ടും പൈലറ്റിനോടു തട്ടിക്കയറി: "എന്തിനേ ഇങ്ങോട്ടു കൊണ്ടുവന്നത്? എങ്ങനെ യെങ്കിലും അവിടെ ഇറക്കാമായിരുന്നില്ലേ? ഞങ്ങൾക്കു ബോംബെയ്ക്കു പോകണം." എന്നൊക്കെയായി. സഹികെട്ടു പൈലറ്റ് പറഞ്ഞു: "എല്ലാവരും കയറിയിരിക്കൂ, ഞാൻ കൊണ്ടുപോകാം." ഒരാൾ ആൾ കയറിയില്ല. ദേഷ്യം അടങ്ങി. വിശപ്പിന്റെ കാര്യവും മറന്നു. പിറ്റേന്നു രാവിലെ യാത്ര തുടർന്നപ്പോഴും പലരും അന്വേഷിച്ചത് "ഇപ്പോൾ മഴയുടെ സ്ഥിതിയെങ്ങനെ, പെട്രോളുമോ?" എന്നൊക്കെയായിരുന്നു.

ഇത്തരം പല അനുഭവങ്ങളുമായി. ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെടുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ പേടി കറയുകയല്ലേ വേണ്ടതു്? നേരെ മറിച്ചാണ് എന്നിങ്ങും ജനാർദ്ദനം അനുഭവം. ഞങ്ങളുടെ കൂടെ രക്ഷപ്പെട്ട ബാക്കിയുള്ള പക്ഷം ഇതായിരിക്കും അനുഭവമെന്നു കരുതാൻ അതു വഴിനല്ലെന്നു. പക്ഷേ, ഒരിക്കൽ അപകടത്തിന്നു പിടികൊടുക്കാത്താൽ പിന്നെ പിടികിട്ടില്ല എന്നു പലരും പറഞ്ഞതു് ഞങ്ങൾക്കു് എപ്പോഴും മാർമ്മയിലുണ്ടാവാറുണ്ടു്.

## 8. 'സഹയാത്രികൻ' വിഷം

അപകടത്തിനശേഷം പലരും ചോദിച്ച ഒരു കാര്യം ഇനി വിമാനയാത്ര ചെയ്യുമോ, യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ പേടിയുണ്ടാകുമോ എന്നാണ്. ആശുപത്രിയിൽവെച്ചുകൂടി ഈ സംശയനിവൃത്തിക്കുവേണ്ടി ചില സ്റ്റേഫിതർ മുതിന്നു: "പണ്ടൊക്കെ വിമാനയാത്രചെയ്യുമ്പോൾ എപ്പോഴും പേടിയിരുന്നെന്ന്. ഇപ്പോൾ അത് എന്നെ വിട്ടുമാറി." എന്നാണ് മറുപടി പറഞ്ഞത്. എന്നിട്ടു പററിയ അപകടത്തിന്റെയും രക്ഷപ്പെടലിന്റെയും അനുഭവങ്ങൾ, എന്നായാലും ഇത്രയല്ലേ ഉള്ളൂ എന്ന തോന്നൽ എന്നിവയാണ് ആ പ്രസ്താവനയ്ക്കു കാരണം.

എന്നാൽ വീണ്ടും യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ പഴയ അപകടഭീതി എന്തുകൂടെ യാത്രയ്ക്കു സന്നദ്ധനായി നിൽപ്പുണ്ട്. പിന്നീട് യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ ഒരു പുതിയ അംഗംകൂടി, യാത്ര തുടങ്ങിയാൽ മനസ്സ് കഴിഞ്ഞപ്രാവശ്യത്തെ അപകടത്തിന്റെ സാമ്യതകൾ കണ്ടെത്താൻ ശ്രമിക്കും. അവ യാദൃച്ഛികം എന്നു പറഞ്ഞു അവഗണിക്കാൻ മനസ്സിനെ ഉപദേശിക്കും. മനസ്സ് ആ ഘട്ടങ്ങളിൽ എന്നിട്ടു വഴങ്ങാറില്ല. അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷം ഉള്ള രണ്ടാമത്തെ യാത്രയ്ക്കു വിമാനത്താവളത്തിൽ പോയപ്പോൾ ഡോക്ടർ സെയ്താ ഫോൺട് എം. പി.യും ഉണ്ടായിരുന്നു. വാസ്തവം പറഞ്ഞാൽ ഞാൻ ഡോക്ടറെയല്ല കണ്ടത്. മുൻ അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറലിനെയായിരുന്നു. കമാരംഗലം ഒരു മുൻ അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറലായിരുന്നുവല്ലോ. അന്നു വിമാനത്താവളത്തിൽ യാത്രയ്ക്കു തയ്യാറായി വേറൊരു സ്റ്റേഫിതൻ ഉണ്ടായിരുന്നു. അയാൾക്കു കണ്ടു അലിൻഡിലാണു ജോലി. അപകടത്തിൽ മരിച്ച ഒരാൾ അലിൻഡ് ഉദ്യോഗസ്ഥനായിരുന്നു. പിന്നെ എക്സ്ട്രൂളെ യത്ര ചെയ്യുന്നവരെക്കാകെ പേടിയുണ്ട് എന്നൊരു തോന്നലും ഉണ്ട്. അതിനുള്ള ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മേല്പറഞ്ഞ യാത്രാ

വേളയിൽ എന്നോട് സംസാരിച്ചിട്ടു, യാത്ര അവസാനിച്ച് വിമാനത്തിൽനിന്നു പുറത്തുവന്നശേഷമാണ് കശലം പോയിട്ടുള്ളത്. എന്നാൽ, അപകടത്തിനുശേഷമുള്ള ആദ്യയാത്ര എന്തുകൊണ്ടും ഓർമ്മിക്കത്തക്കതാണ്.

അത്, അതേ വിമാനം—ഫ്ളൈറ്റ്—ആയിരുന്നു. ഐ. സി. 440 ബോയിംഗ്! മദിരാശിയിൽനിന്നു ദൽഹിയിലേക്ക്!

തീയതി വീണ്ടും 31. ഒക്ടോബർ 31. വിമാനം സന്ധ്യയ്ക്ക് 7.25-നടുത്താണ് മദിരാശിയിൽനിന്നു പറന്നുയർന്നത്—ആ വിധിവിസ്താരകമായ ദിവസമെന്ന പോലെ വീണ്ടും നിശ്ചിതസമയത്തിലും 15 മിനുട്ട് വൈകിട്ട്!

ഒരു വിമാനത്തിൽ കയറുമ്പോൾ യോഗുകൾ—കയറേക്കാവുന്ന ആശങ്കകൾ—പതിവായിത്തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു, എന്നെ സംബന്ധിച്ചേടത്തോളം, ദൽഹിയിൽ, പാലം വിമാനത്താവളത്തിലെ ഐ. എൽ. എസ്സിനെക്കുറിച്ച് എനിക്കു് അനാവശ്യമായ സംശയങ്ങളൊന്നുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ, അവയെല്ലാം വിമാനത്തിന്റെ ക്യാപ്റ്റനെ വേണ്ടതുപോലെ അറിയിച്ചിരിക്കുമല്ലോ—വിശേഷിച്ചും മെയ് 31-ാം തീയതിയിലെ കമ്പ്രസിദ്ധമായ ബോയിംഗ് തകർച്ചയ്ക്കുശേഷം.

മെയ് 31-ാം തീയതിയിലെ ദൽഹി ബോയിംഗ് തകർച്ചയിൽനിന്നു ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടപ്പോൾ ഒരു ന്യൂഹിത വാക്കുകളൊന്നും ശ്രദ്ധിക്കാതെ പരിഭ്രമത്തിൽ അയച്ച കമ്പിസന്ദേശം ഓർമ്മിച്ചപ്പോയി: 'ബോക്കു'ഡ് ടി ഫിയർ ഓഫ് യുവർ മിറാക്കുലസ് എസ്കേപ്പ്സ്' ('നിങ്ങളുടെ അതുതാവഹമായ രക്ഷപ്പെടൽ കേട്ട് ഞെട്ടിപ്പോയി') അത് അവരുടെ യഥാർത്ഥ വികാരപ്രകടനമായിരുന്നിരിക്കണമെന്ന് അന്ന് എന്റെ മാറ്റ പല സൂഹ്യതകളും വ്യാഖ്യാനിക്കുകയുണ്ടായി!

അഞ്ചു മാസങ്ങൾക്കു മുമ്പുണ്ടായ ആ വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ആഴ്ചയാണ് വിമാനയാത്ര ചെയ്തത്. അതുവരെ യാത്രചെയ്യാത്തത്, യോഗുകൾ

കൾകൊണ്ടല്ല, എന്നിക്കൊരവസരം അതുവരെ കിട്ടിയിട്ടില്ലായിരുന്നതുകൊണ്ടാണെന്നു മാത്രം.

അതേ 'ഫ്'ജെറ്ററി'നുള്ള ദൽഹിയാത്ര അന്നത്തേ വിമാനത്തകച്ചയുടെ സമയത്തും അതിന്നുമുൻപും നടന്ന സംഭവപരമ്പര മുഴുവനും സ്മരണയിലുണർത്തി.

എന്നാൽ അന്നത്തേതിൽനിന്നു വ്യത്യസ്തമായി, മദിരാശിയിൽ കാലാവസ്ഥ മോശമായിരുന്നു—കനത്ത മഴ പെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നു.

കഴിഞ്ഞ തവണയെന്നപോലെ ഞാൻ വൈകിയിട്ടാണു മീനസ്വാക്ഷം വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയത്—വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിന് ഇരുപതു മിനുട്ടു മുൻപുമാത്രം. എന്റെ സീറ്റ് 'എൻഡോഴ്സ്' ചെയ്തു കിട്ടിയിരുന്നില്ല. വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ചുതന്നെയാണ് അന്നെന്നപോലെ ഇത്തവണയും സീറ്റ് 'എൻഡോഴ്സ്' ചെയ്തത്. അത് 'എൻഡോഴ്സ്'ചെയ്തതന്ന ആളുകളെ, കഴിഞ്ഞതവണയും താൻതന്നെയാണ് എന്റെ സീറ്റ് 'എൻഡോഴ്സ്' ചെയ്തു തന്നതെന്ന വിവരം സ്വമേധയാ എന്നെ അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. ആ സ്മരണ വളരെയാണെന്നും സഖകരമായിരുന്നില്ലെങ്കിലും ഞാൻ അദ്ദേഹത്തോടു നന്ദിപറഞ്ഞു. അയാൾ ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടതിലുള്ള സന്തോഷംകൊണ്ടു പറഞ്ഞതല്ലേ?

സാഹചര്യങ്ങൾ എല്ലാംകൂടി എന്നെ നേക്കൂടി 'കടക്കൻ' ഗുഡ്ലോചന നടത്തുകയാണോ?— 'എൻഡോഴ്സ്'മെന്റിന്റെ ആ വിവരം കേട്ടപ്പോൾ ഞാൻ ഒരു നിമിഷനേരം ആലോചിച്ചുപോകാതിരുന്നില്ല, അല്ലെങ്കിൽ ഞാനെന്തിന് ഒരിക്കൽക്കൂടി നേരത്തേ പുറപ്പെടുന്ന ഒരു വിമാനത്തിനു ബുക്കുചെയ്തു സീറ്റ് റദ്ദ് ചെയ്തു മനപ്പൂർവ്വം വീണ്ടും ഇതേ ബോയിങ്ങിനു പോകാൻ എത്തിപ്പെടണം? അഥവാ ഞാൻതന്നെ സാഹചര്യങ്ങൾക്കെതിരെ ഗുഡ്ലോചന നടത്തുകയായിരുന്നുവോ?

ഒന്നു നോക്കാം: ഇതേ ഫ്'ജെറ്ററിനു ദൽഹിയിൽ കേട്ടിട്ടുള്ള ആ വിമാനത്തെക്കുറിച്ചു മനസ്സിലുണ്ടായിരുന്ന ഭയാശങ്കകൾ എന്നെന്നേക്കുമായി ദൂരീകരിക്കണമെന്ന് എന്നി

ക്ക് അതിയായ കോഹമുണ്ടായിരുന്നു. യാദൃച്ഛികമായിട്ടാവാം, പക്ഷേ, കഴിഞ്ഞവണയെന്നപോലെ ഇത്തവണയും പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ കൂടെയാണ് ഞാൻ ദൽഹിക്ക് പുറത്തു പോയത്. (അന്നു കൊച്ചിയിൽ മാതൃഭൂമിയുടെ സുവർണ്ണജൂബിലിക്ക്, ഇത്തവണ കോഴിക്കോട്ട് കത്തോലിക്കാ രൂപതയുടെ സുവർണ്ണജൂബിലിക്ക്.) മടക്കയാത്രയിൽ വീണ്ടും ഒരു ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് വിമാനത്തിൽത്തന്നെ മദിരാശി വഴി മടങ്ങുകയായിരുന്നു.

യാദൃച്ഛികത്വത്തിൻ്റെ പരിമിതിയെന്നു പറയുക, മെയ് മാസത്തെ ആ യാത്രയിലെന്നപോലെ 'കടം വാങ്ങിയ' ഒരു സൂട്ട് കെയ് സാണു് ഇത്തവണയും ഞാൻ യാത്രയിൽ കൂടെ കൊണ്ടുപോയത്.

അന്നു് എൻ്റെ കൂടെ രക്ഷപ്പെട്ട മദിരാശിയിലെ ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് സ്റ്റേഷൻ ഓഫീസർ കോഴിക്കോട്ടുകാരൻ ജനാർദ്ദനനുമായി ഞാൻ ഫോണിൽ സംസാരിച്ചു. ജനാർദ്ദനം ഇതേദിവസം യാത്രചെയ്യുന്നു. (അവിചാരിതമായ, യാദൃച്ഛികമായ, എന്തെല്ലാം ഏകകാലസംഭവങ്ങൾ! എന്നു ഞാനോർക്കുകയായിരുന്നു.) പക്ഷേ, അപ്പോഴേക്കും താൻ അന്നു ഹൈദരാബാദിലേക്കാണ് പറക്കുന്നതെന്നും അത് എൻ്റെ കൂടെയല്ലെന്നും ജനാർദ്ദനൻ പറഞ്ഞു. പക്ഷേ, അദ്ദേഹം എനിക്ക് എൻ്റെ സീറ്റ് ഏർപ്പാട് ചെയ്തതന്നു.

വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു കടന്നപ്പോൾ ഓർവുന്ന മറ്റൊരു കാര്യം എനിക്ക് മാനസികമായി ഉത്തേജനം നല്കാനൊന്നും പര്യാപ്തമായിരുന്നില്ല. സമയം നന്നല്ലെന്നതിനാൽ അടുത്ത മൂന്നുകൊല്ലത്തേക്കു വേദയാത്ര ചെയ്യാതെന്ന് ഒരു അമേച്വർ ജ്യോത്സ്യസുഹൃത്തു് എന്നെ താക്കീതുചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷേ, അതേസമയത്തു്, കഴിഞ്ഞ വിമാനത്തകർച്ചയിൽനിന്നു ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടത് ശ്രീ സത്യസായിബാബയുടെ കാരണമുണ്ടാണെന്നും, ബാബയെക്കുറിച്ചു നല്ല ലേഖനങ്ങൾ എഴുതാൻ ബാബ എനിക്കൊരു ജന്മകൂടി നല്കിയതാണെന്നുമുള്ള

മരണാഭ സുഹൃത്തിന്റെ ഏഴുതുളു ജ്യോത്സ്യസുഹൃത്തിന്റെ പ്രവചനഫലം ഇല്ലാതാക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

ഒരു കാര്യം കൂടി എനിക്കോർമ്മവന്നു. ഞാൻ മടങ്ങി വരുമ്പോൾ ഏതെന്ന ആരും വിചാരിച്ചിരുന്നില്ലെങ്കിൽ കാനൂരി നില്ക്കുമ്പോൾ അതിൽനിന്നു പുറപ്പെട്ട സമയത്തു താഴെയായിട്ടെങ്കിലും എന്റെ ചില സുഹൃത്തുക്കളോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. കാരണം, ഞാൻ ഒന്നായിട്ടോ കഷണങ്ങളായിട്ടോ മരണവിയെങ്കിലും ഇറങ്ങുന്നതു്. ഈ ഭയം അവരിൽ ചിലരെ ഞെട്ടിച്ചുവെങ്കിലും മരിക്കാതിരുന്നതിൽ വിചാരിച്ചു കേൾക്കാതെ ചിലർ കാനൂരിയിൽനിന്നു ഞാൻ ആ 'അറ'ത്തൊഴുതിയും ചിന്തിക്കാതിരുന്നില്ല.

പെട്ടെന്നാണ് ഞാൻ കാഷ്യ കോർപ്പറേവനിലെ സെഡ്. കെ. ജോസഫിനെ കണ്ടതു്. വിരമിച്ചുണ്ടിരിക്കാത്തു്, വലിയൊരു പുഞ്ചിരിയോടെ എന്നെ സമീപിച്ചു് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു: "കുട്ടി ഈ വിചാരിച്ചിരിക്കാത്ത വരുന്നതെങ്കിൽ ഞാൻ അവസാനനിമിഷത്തിൽ എന്റെ സീററ് ക്യാൻസൽ ചെയ്യുകയാണ്"—ഞാൻ ഈ വിചാരിച്ചിലില്ല.

മരണാഭ സുഹൃത്തു്—ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള. എം. പി.—അതുകൊണ്ടായി ചോദിച്ചു: "കുട്ടിയും അതേ വിചാരിച്ചിൽത്തന്നെയാണോ യാത്ര" എന്ന്. അപകടം പറ്റിയ യാത്രയിൽ എം. പി. മാത്രമായിരുന്നു.

ഒടുവിൽ ഫ്ലൈംഗ് അനൗൺസ്മെന്റ്: "ഭി മദ്രാസ്-ഡൽഹി ഫ്ലൈംഗ് നമ്പർ ഐ. സി. 440..."

മഴ തുടരുന്നുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും വിചാരിച്ചു പറഞ്ഞു. ക്യാപ്റ്റൻ ജോളിയായിരുന്നു കമാണ്ടർ. ചെറുക്കനാകാത്ത 'പുഞ്ചിരികൾ ഫിറുചെയ്തു' എന്താണോ സ്റ്റുഡന്റർ ഞങ്ങളെ ഓരോരുത്തരുടെയും സ്വാഗതം ചെയ്യാനെന്നതി. എന്തുകൊണ്ടോ അന്ന്—മെയ് 31-ാം തീയതി—ഞാൻ ഇരുന്ന അതേ സീററിലിരിക്കാനാണ് എനിക്കു തോന്നിയതു്. പല യാത്രക്കാരും പിൻവരികളിലുള്ള സീററുകൾ തേടിപ്പോകുന്നതു് ഞാൻ താഴെയോടെ നോ



ക്കിടക്കുന്നു. ചില വി. ഐ. പി.മാരും ഏം. പി.മാരും ഉണ്ട് അവരിൽ.

ഞാൻ ഇരുന്നുകഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല, പിന്നിൽനിന്നും ഒരു വിളി: "ഹേ, നിങ്ങൾ ഈ വിമാനത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യുകയോ!"

ഞാൻ തിരിഞ്ഞുനോക്കി.

അന്ന് ഏൻറെയും ജനാർദ്ദനൻറെയുംകൂടെ ചില ചിലർ പൊള്ളലുകളോടുകൂടി മാത്രം രക്ഷപ്പെട്ട ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മി ഏം. പി. ഞങ്ങൾ രണ്ടുപേരും അടുത്തുചേർന്നു. അവർ പറഞ്ഞു, "ഞാൻ നിങ്ങളുടെ തൊട്ടടുത്തായിരാം." ഒരുമിച്ചു മരണവുമായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തി തിരിച്ചുപോന്ന ഞങ്ങളുടെ ആ 'സർവ്വേം' ഞങ്ങളെ അറിയുന്നവരെല്ലാം രസിപ്പിക്കുകതന്നെ ചെയ്തു.

വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനു സെക്കൻറുകൾക്കുമുമ്പ് ശ്രീ ബാലകൃഷ്ണപിള്ള ഞങ്ങളെ രണ്ടുപേരെയുംകൂടി കണ്ടു. "അപ്പോൾ നിങ്ങൾ രണ്ടുപേരുംകൂടെ? പക്ഷേ, ഭാഗ്യമുള്ള നിങ്ങൾ രണ്ടുപേർകൂടിയുള്ളതുകൊണ്ട് ഇത്തവണ മറ്റുള്ള യാത്രക്കാരെല്ലാം ഭാഗ്യവാന്മാരായിരിക്കണം."

ശ്രീ പിള്ളയാണ് ഒരു വിവരം ഞങ്ങളെ അറിയിച്ചത്—ഒരു കേന്ദ്ര ഡെപ്യൂട്ടി മന്ത്രിയുണ്ടു് അതേ വിമാനത്തിൽ (കഴിഞ്ഞതവണ അതു ഞങ്ങളെപ്പോലെതന്നെ ജീവനും കൈയിൽ മടക്കിപ്പിടിച്ചു രക്ഷപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടി മന്ത്രി ബാൽഗോവിന്ദ് വർമ്മയായിരുന്നു.) ആ വിധി നിഷ്ഠായകയാത്രയിലെന്നപോലെ വേറെയും രണ്ടുപേർ ഏം. പി. മാർകൂടി വിമാനത്തിലുണ്ടെന്നു ഞാൻ ശ്രീ പിള്ളയോടു പറഞ്ഞു.

അന്നു തെളിഞ്ഞ കാലാവസ്ഥയിലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇത്തവണ കാർമ്മോലാപൃതമായ, മഴ പെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലാവസ്ഥയിൽ, വിമാനം സുഗമമായി ഉയർന്നുപോങ്ങി. ആവശ്യമായ 'സാധാരണ ഉയരം'ത്തിൽ എത്തിയപ്പോൾ 'സിററുബൽററുകൾ അഴിച്ചുകൊള്ളാൻ' ഞങ്ങൾക്കു നിർദ്ദേശം വന്നു. ഏയർഹോസ്റ്റസ്സുമാർ യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചുതുടങ്ങി...

ഇരുപതു ഇരുപത്തഞ്ചു മിനുട്ടുനേരം പറന്നുകാണം— സുഗമമായി പറന്നുകൊണ്ടിരുന്ന വിമാനം പെട്ടെന്നു അകാരണമായി ആടിത്തുടങ്ങി. അതു ഉയന്നും താണും കൊണ്ടിരുന്നു. പ്രതികൂലകാലാവസ്ഥയോ? ഏകിൽ സീററബൽററകൾ മുറക്കാൻ നില്ക്കും വരുമായിരുന്നുവല്ലോ. അങ്ങനെ യാതൊരുടയാളവുമില്ല. യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ല.

പെട്ടെന്നു വിമാനം താണുതുടങ്ങി. ഉയരം വീണ്ടുകിട്ടാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോൾ വീണ്ടും താണു!

പല കണ്ണുകളും അവയിൽ പലതിലും നഗ്നമായ ശത്രുതയാണ് പ്രതിഫലിച്ചിരുന്നതെന്നു തോന്നുന്നു— എന്റെയും ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മിയുടെയും നേരെ തിരിഞ്ഞു. ഞങ്ങളെ നോക്കുന്ന സുന്ദരികളായ ഏയർഹോസ്റ്റസ്സുമാരുടെ കണ്ണുകളിലെ തിളക്കംപോലും നഷ്ടപ്പെട്ടിരുന്നു!

ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മി തികച്ചും അസ്വസ്ഥയും ഭയചകിതയുമായിരുന്നു— “എല്ലാം യോഗമാണ്” എന്നു വരെ അവരെററിക്കൽ എല്ലാ ആശയം കൈയൊഴിച്ചു പറഞ്ഞു. പേടി പ്രകടിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിലും ഞാനും തികച്ചും അസ്വസ്ഥനായിരുന്നു. പക്ഷേ, ഞാൻ എല്ലാം അവരിൽനിന്നൊളിച്ചുവെച്ചു. അവരെ കൂടുതൽ ഭയപ്പെടുത്തരുതല്ലോ. ഞങ്ങൾ കയറിയതുകൊണ്ടുമാത്രം ഒരു വിമാനം അപകടത്തിൽ പെന്ന് ചാടുകയെന്നു വന്നാലോ? എന്തോ മറ്റുള്ള യാത്രക്കാരിലും ജോലിക്കാരിലും അങ്ങനെ ഒരു വിശ്വാസം വ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞിരുന്നു. ഇംഗ്ലീഷിൽ ‘ഹുഡ്’ എന്നും, മലയാളത്തിൽ ഒരുപക്ഷേ, ‘ശാപം’ എന്നും പറയാവുന്ന എന്തോ ഒന്ന് ഞങ്ങളെ ബാധിച്ചിരുന്നുവോ?

വിമാനം അതിന്റെ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകളും ഉയച്ചു താഴ്ന്നുകളും തുടന്നു. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ ഞാനും എല്ലാം കയ്യൊഴിച്ചു— മറ്റൊരു ‘അനുഭവം’ കൂടി ആസന്നമാണെന്നു തോന്നി— ഇത്തവണ ‘എവിടെ’ എന്തുതന്നെ നിശ്ചയമുണ്ടായിരുന്നില്ല. മാനസികമായി ഞാൻ എന്തു അത്യാഹിതത്തി

നും തയ്യാറെടുക്കുകയായി. 'പൂച്ചയുടെ ഏഴുജന്മങ്ങളുടെ' വലുപ്പത്തോടും ഭാഗ്യത്തോടുംകൂടി ഞാൻ 'തടിതപ്പുക' യാണെങ്കിൽത്തന്നെ എന്റെ ഉറവരോടും ഉടയവരോടും എന്തു പറയും? എന്നല്ലാതെ ചിന്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കെ, ഏയർഫോസ്സ്സ്വാർ കൊണ്ടുവന്ന 'ഐസിനീകയണ്'ങ്ങൾ വിമാനത്തിന്റെ 'കലുക്ക്'ത്തിൽ നാലുപാടും ചിന്നിച്ചിതറുന്നുണ്ടായിരുന്നു.

ഇതിനിടയ്ക്ക് ഒരു രസികൻ കഥകൂടി മനസ്സിൽ പൊന്നിവന്നു—ഒരു ന്യൂയോർക്ക് പത്രത്തിന് അതിന്റെ ലേഖകന്മാരിലൊരാൾ അപമൃത്യുവടഞ്ഞ വിവരം കിട്ടിയത്, അയാളുടെ ഒഴിവിൽ നിയമനംകിട്ടാൻ ഒന്നരഞ്ച് അപേക്ഷകൾ വന്നപ്പോളാണത്രെ. (ആ പോസ്റ്റിനുവേണ്ടിയുള്ള അപേക്ഷകൾ കണ്ടപ്പോളാവണം പത്രക്കാർ തങ്ങളുടെ ലേഖകൻ നേരിട്ട ഹതവിധിയെക്കുറിച്ച് അറിഞ്ഞിരിക്കുക.) ഏതായാലും വിവരം മണഞ്ഞറിഞ്ഞ അപേക്ഷകർ 'അർഹരാ'ണെന്നതിൽ പത്രമാനേജ് മെന്റിനു യാതൊരു സംശയവുമുണ്ടായിരുന്നിരിക്കില്ല.

എല്ലാവരും ദൈവത്തെ ഏകാഗ്രന്തയോടെ പ്രാർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു. (അക്കാശ്യത്തിൽ ഞാൻ പന്തയംവെണ്ണാൻ തയ്യാറാണ്.) ആശങ്കാകലമായ ചില മിനുട്ടുകൾക്കുശേഷം ബോയിങ്ങ് ബോയിങ്ങിനെപ്പോലെതന്നെ പറക്കാൻ തുടങ്ങി. അപ്പോഴാണ് ക്യാപ്ടൻ ജോളി പറയുന്നത്, യാത്രക്കാർ യാതൊരുവിധ താക്കീതും നല്ലാൻ നിർവാഹമില്ലാത്ത കഴപ്പമാണ് നേരിട്ടത്! വിമാനം അപ്രതീക്ഷിതമായി ഒരു 'സി. എ. ടി.' (ക്ലിയർ എയർ ടർബുലൻസ്—ശുദ്ധമായ അന്തരീക്ഷത്തിലുണ്ടാകുന്ന ഇളകിമറിച്ചിൽ)യിൽക്കൂടി കടന്നുപോവുകയായിരുന്നു. അങ്ങനെയൊരു സന്ദിശാവസ്ഥയുണ്ടാകുമ്പോൾ റഡാറിൽ കാണുകയില്ലത്രെ—അതായത്, തകരുകയാണെങ്കിൽ, എന്തുകൊണ്ട് എങ്ങനെ തകരുവെന്ന് ഗ്രൂപ്പ് കൺട്രോളിനുപോലും അറിയാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നില്ലെന്നത്—കമാൻററോ, കോ-പൈലട്ടോ, ഫ്ലൈറ്റ് എഞ്ചിനീയറോ രക്ഷപ്പെടാത്തപക്ഷം എന്നുകൂടി കൂട്ടിച്ചേ

തൃക്കൊള്ളെട്ട! ഒരിക്കൽ അങ്ങനത്തെ അന്തരീക്ഷചലനങ്ങളിൽ പെട്ടുപോയാൽ, വഴുതുന്ന റോഡിൽ ഒരു കാർ 'സ്റ്റിഡ്' ചെയ്യുന്നതുപോലെയാണു്—എന്തും സംഭവിക്കാം.

കാലാവസ്ഥ തെളിഞ്ഞുവെന്നും രണ്ടു മണിക്കൂറുകൾക്കകം ദൽഹിയിലിറങ്ങുമെന്നും കമാൻഡർ അറിയിച്ചപ്പോൾ ഞങ്ങളെല്ലാവരും നീണ്ട ആശ്വാസനിശ്വാസങ്ങളുയർച്ച. ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മിയുടെ മുഖത്തു വലിയൊരു മന്ദഹാസം വിടന്നു.

ഏയർഫോസ്സ് മാന്ദ്യം കണ്ണുകളിൽ വീണ്ടും 'വരുങ്ങാം' തിളങ്ങി. പക്ഷേ, ആ നിമിഷങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോയ ഞങ്ങൾക്കു് ആ രണ്ടു മണിക്കൂറുകൾ രണ്ടു ദിവസങ്ങളായിട്ടാണനുഭവപ്പെട്ടതു്. നിമിഷങ്ങൾ ചങ്ങലയ്ക്കിട്ടതുപോലെ ഇഴയുകയായിരുന്നു.

കുറച്ചുനേരം കഴിഞ്ഞു് സീററിന്റെ മുന്നിലേക്കു നോക്കി. അവിടെ ഒരു വിശറിയിരിക്കുന്നു. 'ഫോർ കെയർ ഫ്രീ ടാവൽ, ഫ്ളൈ ഐ. ഏ.' എന്നു് അതിൽ കാണുന്നു. ഞാൻ വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ആസ്ത്രേലിയയിൽ ആദ്യമായി ചെന്നതു് അപകടസ്ഥലത്തേക്കായിരുന്നു. ആ രംഗമൊന്നു നന്നായി കാണുവാൻവേണ്ടി. അവിടെ ചെന്നപ്പോൾ കണ്ടതു് കേടവരാത്ത ഇത്തരം ഒരു വിശറിയാണു്. മനസ്സു് വീണ്ടും അസുഖകരമായ മണ്ഡലങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കുകയാണു്. മനസ്സു് മടങ്ങു്. മറ്റു പലതും ആലോചിക്കാൻതുടങ്ങി.

അപ്പോഴേക്കും ഏയർഫോസ്സ് വന്നു: "ചായയോ കാപ്പിയോ?" രണ്ടു കൈകളിലും ഓരോ കാപ്പിപ്പാത്രങ്ങളുണ്ടു്. അവർ എന്റെ മുന്നിൽ കൊണ്ടുവെക്കുന്നതു് ആതിഥ്യമര്യാദയല്ല, സൗന്ദര്യവുമല്ല. മരണാനുഗ്രഹിക്കുന്ന ഓർമ്മകളാണു്. വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഏയർലൈൻസുകാർ അറിയിച്ച, യാത്രക്കാരുടെ ചില സാധനങ്ങൾ രക്ഷപ്പെട്ടു കിട്ടിയിട്ടുണ്ടു്. അതു് ഉടമസ്ഥന്മാർക്കു് വന്നു നോക്കാം, അവകാശപ്പെടാം. അവിടെപ്പോയി നോക്കിയപ്പോൾ കണ്ടതു്, ഇവർ കൈയിൽവെച്ചു

പാത്രങ്ങൾപോലെയുള്ള അഞ്ചാറു കെററിലുകൾ മാത്രമാണ്. ഏതായാലും അവർ തന്ന ചായ കടിച്ച് ക്ഷീണം മാറ്റി. നെസ്റ്റ് തന്റെ പ്രവൃത്തിയിൽ വ്യാപൃതമായി.

ദർഹിയിലെത്തിയപ്പോൾ ശ്രീ ജോസഫ് പറഞ്ഞു, ആ സന്ദിശ്ശനിമിഷങ്ങൾ കഴിയുവോളം അദ്ദേഹം എന്തെക്കുറിച്ചാണ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത് എന്ന്. "നിങ്ങളുടെ ഭയാശങ്കകൾ അവസാനിച്ചുവോ?" അദ്ദേഹം ചോദിച്ചു. ഉവ്വെന്നോ ഇല്ലെന്നോ എനിക്കു മറുപടി പറയാമായിരുന്നു!

"ഏതായാലും എല്ലാംകൊണ്ടും മെയ് മുപ്പത്തൊന്നിന്റെ ഓരവത്തനത്തിനടുത്തെത്തിയ ഈ വിമാനയാത്രയും സംഭവബഹുലമല്ലാതെ പോയില്ല" എന്ന് മാത്രമേ ഞാൻ പറഞ്ഞുള്ളൂ.

ഒരു സംശയം എന്നിട്ടും അവശേഷിക്കുന്നു: എങ്ങനെ ഇനിയും ധൈര്യമായി വിമാനയാത്ര ചെയ്യാനൊക്കും? അപകടം തന്നെ വീണ്ടും പിന്തുടരുന്നവോ? എന്തായാലും അപകടഭീതി കൂടെയുണ്ട്—സഹയാത്രികനായി കൊണ്ടുതന്നെ!



520